HERR ALT BUNDESPRÄSIDENT JAKOB STÄMPFLI UND DIE...

Anton Memminger

Digitized by Google

Beim Verleger dieser Schrift ist vor Kurzem erschienen:

Die Alpenbahnen und deren Bedeutung für Deutschland und Oesterreich: mit besonderer Beziehung auf Gotthard, Brenner, Arlberg und Fern (mit 8 Karten und Plänen). Von **A. Memminger.** 2. Auflage 1878.

Econ 3065.2

Digitized by Google

Herr alt Bundespräsident

Jakob Stämpfli

und die

schweizerischen Eisenbahnen.

Discurse

über

Actiengesellschaften und Staatsbahnen

von

A. Memminger,

gew. Büreauchef bei der Schweizerischen Nordostbahn.

Zürich.
Verlag von Franz Hanke.
1878.

Digitized by Google

~~VII 310~~
Econ 3065.2

1878, Sept. 14.
From the President's office.

Digitized by Google

Vorwort.

Herr Jakob Stämpfli, gewesener Präsident der Schweizerischen Eidgenossenschaft, hat als Mitglied des Nationalrathes in dieser Körperschaft am Schlusse der diesjährigen Maisitzung folgende Motion eingebracht:

> „Der Bundesrath ist eingeladen, den Räthen Bericht und Anträge zu bringen, ob und in welcher Weise vom Bunde aus den Mißständen in unseren Eisenbahnverhältnissen begegnet werden könnte, ob durch Centralisation des Betriebes oder Rückerwerbung der Bahnen; mit anderen Worten: über die Frage der Uebernahme der Eisenbahnen oder des Betriebes derselben durch den Bund Bericht zu erstatten."

Zur vorläufigen materiellen Orientirung in der Sache verwies der Motionssteller auf eine von ihm verfaßte Schrift: „Die schweizerischen Eisenbahnen. Deren Betriebsübernahme und deren Rückerwerbung durch den Bund. Bern 1878."

Diese Broschüre ist eigentlich ihrem Inhalte nach wenig neu, sondern nur als eine umgearbeitete Auflage der im Jahre 1862 von demselben Verfasser herausgegebenen Publikation: „Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen" zu betrachten.

Digitized by Google

Bereits fünf Jahre früher hatte Herr Stämpfli in officieller Stellung als Mitglied des Bundesrathes einen ausführlichen Bericht über die Frage des einstigen Rückkaufes und der diesfalls zu treffenden Einleitungen erstattet. Die Natur und Tragweite der Frage ließ die nachgefolgte öffentliche Besprechung mit und in dem Volke als angezeigt erscheinen; denn nur dann, wenn sie hier Boden fand, war ihre Lösung in den Rathssälen möglich. Allein durch die Opposition, welche einige damals noch in günstigen Finanzverhältnissen schwelgende Bahnverwaltungen erhoben, wurden die Anregungen Stämpfli's bei Seite geworfen, bis die Erscheinungen, welche den Verfasser zu einer Kundgebung seiner Gedanken gedrängt hatten, eine viel bedenklichere Gestalt annahmen, als sie zur Zeit der Herausgabe der ersten Broschüre im Jahre 1862 hatten. In dieser wurde die Lage folgendermaßen gezeichnet:

„Die schweizerischen Eisenbahnzustände sind krankhaft. Von dem über 1000 Kilometer zählenden Netze ist kaum ein Fünftheil in gesunden Verhältnissen; bei vier Fünftheilen des Netzes befinden sich die Gesellschaften in schlimmer Lage; sie haben große Mühe, die bereits verbauten Capitalien in definitive Anleihen zu consolidiren oder die zur Bauvollendung weiter benöthigten unter erträglichen Bedingungen aufzunehmen; bei einem großen Theile des Netzes reicht der Ertrag nicht aus, um die Obligationen zu verzinsen; von Dividende an die Actionäre nicht zu reden.

„Gemeinden und Kantone haben im allgemeinen Eisenbahn-Wettringen und um den Kampf gegen Rivalen zu bestehen, durch Actien- oder Anleihensbetheiligungen sich schwer belastet, was in ihren ganzen Haushalt tief eingreift und sie zu Einschränkungen in nützlichen Administrationsgebieten und zur Erhöhung der bestehenden und Einführung neuer Steuern nöthigt.

Digitized by Google

„Die gesammte Eidgenossenschaft leidet an dem Rufe schweizerischen Credites und Geschickes, da der Mißcredit und das Ungeschick von Gesellschaften und Privatunternehmungen in den Augen des betheiligten Auslandes mehr oder minder auf das ganze Land zurückfällt; die Netzzerstückelung, die Verschiedenheit der Concessionsbestimmungen und der Administrationssysteme führen zu vielen Hemmnissen und Verwicklungen im Innern und machen jedes einheitliche schweizerische Auftreten nach Außen unmöglich.

„Wie und warum dies so gekommen, ist hier zu erörtern überflüssig. Die Mißstände sind auf dem Boden der Kantonalautonomie und des Privatbaues entstanden."

Diese Mißstände haben sich seit 1862 nicht blos nicht gebessert, sondern im Gegentheil so verschlimmert, daß die Kritik, welche Wilhelm Sommerfeld vor acht Jahren über Oesterreich gefällt hat, auch schon auf die Schweiz angewendet wurde. „Den modernen Raubrittern" — schrieb der eben genannte Nationalöconom — „und unter sich verschworenen Cliquen, welche den Staat als die ihnen zugehörende Domaine, die Bevölkerung als die ihnen zur Ausbeutung überwiesenen Heloten ansahen, denen kein Mittel der Bestechung, des Betruges und der Hinterlist zu schlecht war, welche alle Wege kannten und auf allen Wegen zu schleichen und zu ergaunern verstanden, jenen scham- und gewissenlosen Präsidenten, Directoren und Verwaltungsräthen, Amts-, Ehren- und Würdenträgern jeder Art, welche den Staat betrogen und die Bevölkerung corrumpirten, soll und muß endlich das Handwerk gelegt werden. Nicht länger darf der Schweiß des Volkes vergeudet und die Arbeit um ihren Lohn betrogen werden. Bereits hat die Verderbniß in den herrschenden Kreisen die letzte Stufe erreicht, das Laster hat bereits die Scheu verloren und es gibt nicht einmal die Heuchelei der Tugend."

Digitized by Google

Leider sind auch die Aussichten auf Beseitigung der Geschwüre an den Körpern der Actien-Gesellschaften, welche dem großen Schwindel der letzten Jahrzehnte die Fahne getragen haben, wenig tröstlich, trotzdem eine große Anzahl von Aerzten sich mit ihren Rathschlägen und Heilmitteln im eidgenössischen Spital eingefunden hat. Die Lage der Patienten wird im Gegentheil zusehends schlimmer, mehrere liegen im Todeskampfe, andere siechen ohne Hoffnung auf Rettung dahin, die dritten vermögen weder recht zu leben, noch herzhaft zu sterben und die vierten gehen an den Recepten zu Grunde, welche ihnen einheimische und vom Ausland berufene Heilkünstler und Quacksalber ordiniren. Inmitten dieser allgemeinen Misere erscheint Herr Jakob Stämpfli auf dem Plan, um statt der angewandten Palliativmittelchen eine Radicalkur zu empfehlen. Ein Hagel von Steinen fällt auf den Mann nieder, der es wagt, als Mitschuldiger an den unglückseligen Gründereien der letzten zehn Jahre Buße zu predigen und sich als Retter aus der Noth in empfehlende Erinnerung zu bringen. Doch, seien wir billig! Der alt Bundespräsident hat auch Verdienste und darum sollte nicht so einseitig mit ihm in's Gericht gegangen werden. Bleiben wir lieber bei der Broschüre!

Herr Stämpfli verlangt die Betriebsübernahme und Rückerwerbung der Eisenbahnen durch den Bund, will jedoch davon ausschließen:

1) Alle Specialbahnen (Rigibahnen, Rorschach-Heiden, Uetlibergbahn, Appenzeller Bahn, Lausanne-Echallens), bis jetzt 72 Kilometer. Diese mögen selbständig fortleben wie bisher; der Bund habe kein Interesse, weder sie zu erwerben, noch ihren Betrieb zu übernehmen.

2) Die fremden Bahnen auf schweizerischem Gebiete, 59 Kilometer. Doch sollte der Bund dahin streben, die auf unserem

Digitized by Google

Gebiete befindlichen Bahnhöfe, wie Genf, Klein-Basel, Schaffhausen, u. s. w. gänzlich als schweizerisches Eigenthum und unter schweizerische Administration zu bringen. „Die Schweiz allein darf Herr sein auf ihrem Gebiete!"

Von den Normalbahnen von 2364 Kilometern will Herr Stämpfli vorderhand ebenfalls bei Seite lassen: alle Linien von nur localem Charakter, als:

Simplon-Bahn (Bouveret-Sion-Visp) . . .	79,5	Kilometer.
Romont-Bulle	17	„
Freiburg-Payerne und Stäfis-Yverdon .	50,1	„
Bödeli-Bahn	8,2	„
Emmenthal-Bahn	24	„
Aargauische Südbahn	29,9	„
Sulgen-Bischofzell-Goßau	22,5	„
Toggenburger Bahn	24,9	„
Die Nationalbahn, wenigstens bis zu deren Liquidationsbereinigung	162	„
	418,1	Kilometer.

Immerhin wäre nicht ausgeschlossen die Uebernahme des Betriebes dieser Nebenbahnen durch den Besitzer der Hauptbahnen zum Preise der Selbstkosten, wie dieß in Belgien und anderen Staaten mit Staatsbausystem gegenüber Privatbahnen der Fall sei.

Es kämen demnach in Rückkaufsverhandlung vorläufig nur ungefähr 1931 Kilometer.

Für die Betriebsübernahme und Rückerwerbung stellt Herr Stämpfli die Bedingung, daß die Verhandlungen vor Allem für die Uebernahme des Betriebes zu beginnen hätten.

Zu diesem Zwecke macht er dann folgende Vorschläge:

„1) Käufliche Erwerbung alles Rollmaterials mit Betriebsvorräthen u. s. w. auf dem Wege freier Verständigung oder

Digitized by Google

nach Schatzung durch Experten, gegen eidgenössische Staats-Eisenbahn-Obligationen.

„2) Regulirung der Zweckbestimmung der Reserve-, Bau-Erneuerungs-, Amortisations- und Krankencassen-Fonds.

„3) Betriebs-Uebernahme derjenigen Bahnen, über deren Rückerwerbung der Bund mit den Gesellschaften sich verständigt.

„4) Conversion der bestehenden Eisenbahn-Obligationen und flottanten Schulden der Bahngesellschaften, welche mit der Rückerwerbung einig gehen, in Staatseisenbahn-Obligationen des Bundes. Wo dermal noch Anleihen mit einem niedrigen Zinsfuße bestehen, kann der Bund dieselben bis zu deren Verfall fortbestehen lassen, oder betreffend des Abgabecurses seiner eigenen Obligationen mit den betreffenden Obligationsinhabern sich verständigen.

„5) Vollziehung der Obligationen-Conversion unmittelbar nach Verständigung mit den Bahngesellschaften; etwa vom 1. Januar 1880 weg.

„6) Ermittlung des Reinergebnisses für das Actienkapital nach einem siebenjährigen Bundes-Betriebe, auch vom 1. Januar 1880 an gerechnet. Statutenmäßige Einlagen in die Reserve-, Bauerneuerungsfonds u. dgl. sind abzuziehen.

„7) Der Bund löst nach Ablauf der sieben Jahre die Actien ein um den fünfundzwanzigfachen Werth des durchschnittlichen jährlichen Reinergebnisses der sieben Jahre. Zur Verbesserung der Abfindung der Actionäre könnten die zwei niedrigsten Renditenjahre der siebenjährigen Periode außer Berechnung gelassen werden.

„8) Die Differenz oder der Gewinn auf dem Zinse des Bundes-Obligationen-Capitals soll nicht den Actionären zu gut kommen, sondern dem dafür Garantie leistenden Bunde. Dieser Gewinn darf hinwieder auch nicht für die gewöhnlichen Bundesbedürfnisse verwendet werden, sondern ist damit die Amortisation der Bundes-Eisenbahn-Obligationen durchzuführen.“

Digitized by Google

Diese Vorschläge sind in der Presse ganz oder theilweise wiedergegeben worden. Viele Blätter reproducirten sie blos im Vorbeigehen, ohne irgend eine kritische Bemerkung; die meisten empfahlen dieselben en bloc oder verwarfen sie, ohne selbst in der Lage zu sein, andere Projecte zur Verbesserung der Lage auch nur in groben Umrissen anzudeuten. Diese Unfähigkeit der Gegner beweist wenigstens, wie geringes Verständniß für die volkswirthschaftlichen Fragen im Allgemeinen und für die Eisenbahnfrage im Besonderen bei den meisten Pächtern der öffentlichen Meinung anzutreffen und wie groß anderseits die Schwierigkeiten sind, Vorschläge zu machen, durch Veröffentlichung derselben die Discussion zu beleben, das Interesse hiefür zu verallgemeinern und durch ernsthafte Kritiken zur Beleuchtung und Förderung der zweifellos hochwichtigen Sache beizutragen. Lediglich in dieser Absicht werden die nachfolgenden Erörterungen, welche zum Theil schon in Fachzeitschriften von mir publicirt worden, in Form einer Broschüre der Oeffentlichkeit übergeben. Nachgerade muß es ja Jedermann klar werden, daß die Actionäre, in deren Macht es gelegen war, ohne Zuhilfenahme von Papa Staat und Mutter Regierung eine vernünftige Vereinigung der verschiedenen Eisenbahnunternehmungen herbeizuführen, zu beschränkt und zu unfähig sind, um irgend eine Action, und sollte dieselbe noch so sehr in ihrem eigenen Interesse liegen, zu unternehmen. Sie sind und bleiben jenen römischen Fechtern gleich, welche beim Eintritt in die Arena dem Gebieter, der sie in den Tod schickte, zuriefen: Morituri te salutant! „Die Sterbenden bringen dir ein Hoch!" Nicht anders handeln die Actionäre, indem sie aus den Händen der Directoren „unter bester Verdankung" ihr Todesurtheil, die Geschäftsberichte entgegennehmen, und darum bleibt schließlich nur das einzige Mittel, daß der Staat sein eigenes Interesse wahrnimmt, sich auf eine höhere Warte

Digitized by Google

stellt, über die Köpfe der Actionäre hinwegschreitet und mit der jetzigen tollen Mißwirthschaft der Actienbahnen reinen Tisch macht, eingedenk der Worte des Dichters:

Doch, es ist dahin, es ist verschwunden
Dieses hochbegünstigte Geschlecht.
Wir, wir leben! Unser sind die Stunden,
Und der Lebende hat Recht.

Zürichhorn-Riesbach,
1878, am Jahrestage der Schlacht von Sempach.

Der Verfasser.

Digitized by Google

Der Beginn der verheerenden industriellen Krisen, von denen die Schweiz bis auf den heutigen Tag betroffen wurde, fällt mit dem Anfange der Entwicklung des Eisenbahnwesens zusammen. Diese Erscheinung ist keineswegs ein Zufall, sondern die Wirkung einer ganz bestimmten Thatsache, der Thatsache nämlich, daß Bau und Betrieb der Eisenbahnen der privaten Thätigkeit überlassen wurden, ohne irgend ein Correctiv gegen die Ausschreitungen der Speculation und Agiotage vorgesehen zu haben. Nicht der Privatbau an sich war, wie Herr Stämpfli meint, das Verderbliche, sondern der *Privatbau in Verbindung mit der schrankenlosen Wirthschaft der Actiengesellschaften*. Die Bundesversammlung hätte den Bau der Eisenbahnen füglich der Privat-Thätigkeit überlassen können, aber sie mußte dann den Competenzen der Actiengesellschaften einen möglichst engen Rahmen beschreiben. Dies ist im Jahre 1852 unterlassen und später nie nachgeholt worden. Zuerst erschien den tonangebenden Manchestermännern die Umzäunung der „freien Concurrenz" der Actiengesellschaften gleichbedeutend mit der Unmöglichkeit, das Princip des Privatbaues in's Leben einzuführen und später war den „beati possidentes" Alles daran gelegen, sich keine Beschränkung ihrer Machtvollkommenheit auferlegen zu lassen. Der erstere Grund — der Widerspruch der „freien Concurrenz" und der Policirung der Actiengesellschaften — war hinwiederum für die Gegner der Manchestermänner ein Hebel, den sie für den Staatsbau der Eisenbahnen einsetzten. Der Staatsbau fiel, und statt seiner wurde die „freie Concurrenz", der Privatbau ohne irgend welche Cautelen gegen die Actienwirthschaft beliebt. Die Folgen dieses verhängnißvollen Beschlusses der Schweizerischen Bundesversammlung culminiren

Digitized by Google

in der gegenwärtigen Krisis. „Das eben ist der Fluch der bösen That, daß sie fortzeugend Böses muß gebären.“ Durch das Privatbahn-System kam das Actienwesen in Flor; es entstand eine Unternehmung nach der andern; das „Gründen“ wurde aus einem Bedürfniß ein förmliches Geschäft, ein colossaler Schwindel; die „Rinder“ — die Actionäre — weideten die öde Haide der Speculation ab; die „Kinder,“ — die Gründer und Gründungen — vermehrten sich so rasch, wie gewisse Schmarotzerthierchen; die Sucht nach Erwerb und „mühelosem Gewinn“ rief auf allen Gebieten des Handels und der Industrie eine Ueberproduction hervor und deren natürliche Folge ist die jetzige acute Krisis, von welcher das Ende noch gar nicht abzusehen ist.

Die Actienbahnen sind krank, sehr krank, und es ist ihnen schwerlich mehr zu helfen. Alle Curen, von denen eine Besserung erhofft wird, werden sich auf Moschus reduciren. Die Reconvalescenz wird sich als die Einleitung zum Rückfall in die alte Krankheit erweisen und das Uebel nur verschlimmern. Die Privatbahnen in der Schweiz leiden eben an einem unheilbaren Schwindel. Bis vor einigen Jahren ließ sich das Publikum durch die fetten Spargeln, welche auf den Mistbeeten des Gründer- und Actienwesens gewachsen sind, den Mund wässerig machen. Die Gärtner ernteten Lob, Bewunderung und großen Verdienst. Plötzlich stellt sich der Coloradokäfer der Krisis ein, „leer gebrannt ist die Stätte“ und gar Mancher steht „am Grabe seiner Habe.“ —

Der alte Görres erzählt irgendwo in seiner Mystik, daß jene, die mit dem Teufel in einen Bund getreten, um Geld zu bekommen, stets nur ein „gespenstisches Geld“ erhielten, das aber in der wirklichen Welt allen Werth verlor und sich in Unrath und Koth verwandelte. Der Belzebub ist das moderne Gründerthum, welches ebenfalls denen, die sich mit ihm einlassen, ein „gespenstisches Geld“ gibt, das sich in Unrath und Koth auflöst. Die Actie ist für den Belzebub das Mittel, mit dem er sich auf Kosten des Volkes bereichert und zwar auf eine Weise, welche

Digitized by Google

die Erwerbsart der Kornwucherer des alten Rom und der Stegreifhelden des Mittelalters hinter sich läßt. „Ein Diebstahl" — sagt der ehemalige österreichische Minister Schäffle — „ein Diebstahl ins Große wird heute in Europa getrieben, woneben das Raubritterthum und die theokratische Auszehntung von ehedem edle Metiers waren, und er führt zu Ehren statt in's Zuchthaus."

Dem gleichen Gedanken gab schon im Jahre 1852 die Majorität der Eisenbahnkommission des Schweizerischen Nationalrathes Ausdruck, indem sie das Actienwesen mit seinen Folgen, dem Börsenschwindel und der Bereicherung einzelner Großgeldmänner zum Schaden der Gesammtheit, als den schwarzen Flecken des Privatbahnsystems bezeichnete. Gerade auf diesen Punkt wird heute bei der Erörterung der Frage, ob Staats- oder Privatbahnen, zu wenig Gewicht gelegt. Nicht darauf kommt es an, ob die Privatbahnen um einige Procent billiger verwaltet werden als Staatsbahnen, — es läßt sich übrigens hierüber bei der zweifelhaften Rechnungsmethode der Actienbahnen Bestimmtes gar nicht sagen — sondern die Hauptfrage formulirt sich dahin: „Wer fügt dem Volke im Allgemeinen größeres Unheil zu, das Privat- oder Staatsbahnsystem, und wie kann weiterem Unfuge vorgebeugt werden?" Dadurch daß man fortwährend neue Schulden contrahirt und die Katastrophe durch Inaugurirung neuen Schwindels auf einige Zeit vertagt, wird das Nationalvermögen vergeudet und dem Volkswohlstande werden immer größere Wunden geschlagen. Der Einwand, daß die Actienbahnen auf's Schuldenmachen angewiesen sind und ohne dasselbe nicht existiren können, ist nicht stichhaltig. Die Toggenburger Bahn, die einzige solid verwaltete Eisenbahn in der Schweiz, hat vom Tage der Betriebseröffnung an den Bauconto geschlossen, sie hat keinen Centime Schulden mehr, bestreitet alle und jede Ausgabe aus den bescheidenen Betriebseinnahmen, besitzt Fonds für Erneuerung des Bahnkörpers, des Oberbaues und des

Digitized by Google

Transportmaterials und hat diese Fonds nicht bei der eigenen Casse, sondern bei einer soliden Bank angelegt. Diese ganz den Grundsätzen einer tüchtigen Wirthschaft entsprechende und leider in der Schweiz einzig dastehende Eisenbahnverwaltung wird freilich aufhören, sobald eine Direction nach dem Herzen der Gründergeneräle die Geschäfte übernimmt. Denn in der That ist die gute oder schlechte Verwaltung ganz von dem Belieben der factisch unumschränkten und über dem Gesetze stehenden Directoren abhängig.

Welchen Nachtheil das persönliche Belieben der Verwaltung bei solchen Actiengesellschaften ausübt, welche nicht blos einen privatgewerblichen, sondern auch einen großen volkswirthschaftlichen Zweck erfüllen sollen, das sehen wir deutlich bei unseren Eisenbahnen. Vor dem Egoismus der Directoren tritt das allgemeine Interesse in den Hintergrund. Die Mehrheit der nationalräthlichen Commission, welche die erste Eisenbahngesetzgebung berieth, hatte eine prophetische Eingebung, als sie sagte: „Ein Staat, der diesem System huldigt, muß sich das traurige Zeugniß geben, eine Schöpfung, welche wie bis dahin keine Zweite das Gedeihen von Ackerbau, Gewerbe und Handel bedingt, der Gewinnsucht ausgeliefert zu haben. Hat nicht der Staat, und namentlich der freie Staat die heilige Pflicht, für die Befriedigung allgemeiner socialer Bedürfnisse keine Monopole in fremder Hand zu begründen? Große Eisenbahngesellschaften sind eine Macht im Staate, doppelt einflußreich in kleinen Staaten und ist es in größeren Ländern nicht möglich, sie in Schranken zu halten, um wie viel größer muß die Gefahr in kleineren sein, zumal wenn der Schwerpunkt der Gesellschaft noch außer Landes ist!"

Diesen Worten fügte die Commissionsmehrheit das Votum bei, welches Lamartine in der französischen Deputirtenkammer bei der Debatte über das Eisenbahngesetz abgegeben hat:

„Es ist ein Gesetz der Geschichte, daß die wahre Freiheit mit dem Bestehen der Actiengesellschaften unverträglich ist. Die

Digitized by Google

Existenz der Actiengesellschaften ist die Freiheit des Privilegiums, nicht das der Demokratie; und es gibt keine zweite Form der Tyrannei, welche die Individuen und die allgemeinen Interessen in gleicher Weise zu unterjochen vermöchte wie die Tyrannei der Actiengesellschaften. Man lasse sie nur ein wenig aufkommen und sie werden Meister sein; sie werden herrschen und keine anderen Interessen kennen als die ihrigen. Werdet ihr ihnen nahe treten, dann wird Alles, was drum und dran hängt, ein riesiges Geschrei erheben. Die Regierungen werden sich des Einflusses der „Gründer" nicht zu erwehren vermögen; diese werden sich überall einschleichen, die Presse, die öffentliche Meinung, die gesetzgebenden Behörden inspiriren, sie werden überall ihre Fürsprecher und Helfer haben. Wo aber will das hinaus, wenn außer den Banken und Industriegesellschaften auch noch die Eisenbahnen auf Actien begründet werden? Das Volk ist von der mittelalterlichen Feudalherrschaft erlöst worden; jetzt aber sollen wir zugeben, daß das Volk aufs Neue geknechtet und an die Stelle der Feudalherrschaft die Macht des Geldsacks gesetzt werde?! Diese Macht aber wird Alles an sich reißen, wenn wir das Land nicht von der Tyrannei der Actiengesellschaften befreien!"

„Und wahrlich" — so schließt die Commission ihren Bericht — „die Worte Lamartine's haben eine prophetische Bedeutung erlangt. Möge man sie beherzigen!"

Die Mehrheit der Bundesversammlung beherzigte die Worte Lamartine's nicht. Vergeblich appellirte Präsident Munzinger an den Patriotismus und die bessere Einsicht: die Mehrheit war gegen ihn. Dieser Vorgang erinnert lebhaft an die Anstrengungen des Präsidenten Jackson, der seine ganze Energie aufbot, um den Congreß der nordamericanischen Union zum entschiedenen Vorgehen gegen die Actiengesellschaften zu bestimmen. Der Congreß verwarf die Anträge des weitsichtigen Staatsmannes und sanctionirte damit jene tolle Wirthschaft, welche im vorigen Jahre die Volksleidenschaften bis zur Empörung entflammte.

Digitized by Google

Wenn die Bundesversammlung im Jahre 1852 die Größe der an sie gestellten Aufgabe in ihrer vollen Tragweite erkannt hätte, dann würde man jetzt in dem Suchen nach Mitteln, welche der Krisis, das heißt der Reaction gegen den Schwindel, die Spitze abbrechen sollen, wohl nicht vom Hundertsten in's Tausendste fallen, um schließlich auf den Trümmern der alten Herrlichkeit ein Kartenhaus zu errichten, die Krisis in Permanenz zu erklären, den Credit und das Vertrauen vollständig zu vernichten, die Thatkraft der Individuen durch einen traurigen und aussichtslosen Kampf um's Dasein zu lähmen, das Volk zur physischen und geistigen Verkümmerung zu verurtheilen oder auch das Andenken an das Jahr 1789 durch eine Revolution zu begehen.

Suchet nicht vergebens Heilung!
Unf'rer Krankheit schwer Geheimniß
Schwankt zwischen Uebereilung
Und zwischen Versäumniß.

Dieses Wort des Altmeisters Göthe paßt treffend auf die schweizerischen Zustände.

Uebereilung und Versäumniß sind die Ursachen, welche auf den politischen und wirthschaftlichen Zuständen wie ein erdrückender Alp lasten. Damit ist die Diagnose der Krankheit gegeben. Aber wie sie geheilt werden soll, das ist die Frage.

Allerdings wird die Krisis über kurz oder lang einen Abschluß finden; allein ebenso sicher ist, daß ein Rückfall unausbleiblich sein wird, wenn nicht die Wurzel des Uebels getroffen wird. Diese Wurzel ist das Actienunwesen. —

Mirabeau schreibt in seiner berühmten „Anklage gegen die Agiotage":

„In Law's Zeiten fehlten Männer, welche das eitle Blendwerk des Augenblicks zu bekämpfen gewußt oder gewagt hätten, methodisch und klar ihre Gründe gegen die Richtigkeit seiner glänzenden Versprechungen zu entwickeln, dann hätte dieses System nicht solches Unheil stiften können."

Digitized by Google

In der Schweiz hat es wahrlich nicht an Männern gefehlt, welche „das eitle Blendwerk des Augenblicks“ zu bekämpfen gewußt. Schon die beiden im Jahre 1850 vom Bundesrath berufenen Experten Stephenson und Swinburne führten das Beispiel Englands vor Augen und warnten eindringlich vor dem Mißbrauche des Grundsatzes der „freien Concurrenz“, sowie vor der auf dieses Princip basirten Actienwirthschaft. Mit beredten Worten erinnerten die beiden Männer an die verderblichen Wirkungen, welche die fruchtlose Verschleuderung eines ungeheuren Capitals durch eine Minorität von Privilegirten über das Land heraufbeschwören werde. Die Schweiz sei jetzt in der Lage, aus den in England gegebenen Beispielen Nutzen zu ziehen; die natürlichen Hindernisse, welche die Oberfläche ihres Bodens darbiete, machten es ihr zur unumgänglichen Pflicht, die Früchte dieser Erfahrungen wohl zu beachten, da sonst die Folgen bei den beschränkten Hülfsmitteln noch bedauernswürdiger sich zeigen könnten, als dies in England der Fall sei.

Der Expertenbericht fand bei den Manchestermännern, den Anhängern des „laissez faire, laissez aller“ und den Vertheidigern der „freien Concurrenz“, zu deren Hauptvertretern einige Zürcher „Staatsmänner“, namentlich der nachherige Nordost- und Gotthardbahn-Director Alfred Escher, zählten, keinen Anklang. Mit dem wohlfeilen, aber bei der nicht denkenden Plebs noch immer verfangenden Axiom: „Was verstehen die Ausländer von unseren schweizerischen Verhältnissen?“ — gingen sie zu ihrer Tagesordnung über: „Die Eisenbahnen sollen der Privatindustrie verbleiben.“

Die Macht, über welche sie verfügten, und die Mittel, welche sie anwandten, um die herrschenden Vorurtheile sich dienstbar zu machen, setzten sie in den Stand, nicht blos die Meinung der beiden Ausländer, sondern auch die Gutachten von hervorragenden Inländern mit blendenden Phrasen und eitlen Versprechungen zu entkräften.

In dem ebenfalls im Jahre 1850 erschienenen Gutachten

Digitized by Google

des Rathsherrn Geigy von Basel wurde auf die ungenügende Organisation der Actiengesellschaften aufmerksam gemacht, da die Generalversammlung der Actionäre nur dem Namen nach die oberste Instanz sei und in Wirklichkeit die Entscheidung von einigen wenigen Personen abhänge, auf die sich die Vollmachten concentrirt haben. „Nicht wahr!" ertönte es aus dem gegnerischen Lager, „denn wir werden unsere Actiengesellschaften demokratisiren."

Von der Demokratisirung der Aktiengesellschaften ist auch anderwärts schon viel gesprochen und geschrieben worden; allein alle Versuche in dieser Richtung, selbst die gutgemeinten, waren nicht von dem erwünschten Erfolg begleitet.

Die besten Organisationen von Actiengesellschaften beruhten auf Täuschung; denn die Actiengesellschaft ist vor Allem keine so bestimmt und streng umschriebene Gesellschaft von Menschen, wie der Staat oder die Gemeinde; die Actiengesellschaft ist überhaupt gar keine Gesellschaft im eigentlichen Sinne des Wortes. Die Actionäre sind meist eine bunt zusammengewürfelte Menge von Menschen, welche bei dem häufigen Wechsel der Actientitel täglich die Physiognomie verändert und deshalb der Fähigkeit zu einer entschiedenen Action oder durchgreifenden Controle ermangelt. Die Besitzer der Actien kennen einander nicht und stehen sich meist persönlich ferne, auch besitzen sie in der Regel nicht das mindeste Verständniß von dem Geschäfte, dessen Theilhaber sie sind, noch haben sie ein anderes Interesse, als das der Dividende oder der Cursdifferenz. Die Generalversammlung, die einzige Gelegenheit, welche sich einmal im Jahre dem Actionär bietet, um sich als Eigenthümer des Geschäftes zu geriren, ist eine Comödie. „Eine wunderlichere Schöpfung" — sagte Lasker in seiner berühmten Rede gegen die Gründer — „als die moderne Generalversammlung hat es in allen bisherigen Jahrhunderten nicht gegeben."

In That und Wahrheit ist die Actiengesellschaft nichts mehr und nichts weniger als ein Sack Geld, und dieser Sack

Digitized by Google

Geld erhält von der Gesetzgebung dieselben Rechte vindicirt, die der Staat sich selbst, seinen Organen — den Gemeinden — sowie der handlungsfähigen Person zuerkennt. Dieser Sack geht lästige Verträge ein, häuft Schulden auf Schulden, und wenn er leer ist, dann sind diejenigen, welche ihm eine große Firma gegeben, ihm die juristische Person, das heißt das Recht des Schuldenmachens, verschafft und demselben gestattet haben, den Credit durch ihren Leichtsinn oder ihre Habsucht auf unverantwortliche Weise auszubeuten, aller Verpflichtungen ledig, sie haften mit keinem Centime, während der Staat, die Gemeinden und der gewöhnliche Bürger diese Vergünstigung nicht genießen. Mit Recht fragte darum Geigy, ob es sich in einem Freistaate gezieme, Monopole und Privilegien an Private zu vertheilen. —

„Statt der Freiheit" — klagte C. Morel von St. Gallen in seiner 1851 erschienenen Schrift: „Das schweizerische Eisenbahnnetz" — „wird das Monopol begünstigt und die Association macht der Agiotage und der selbstsüchtigsten, engherzigsten Speculation Platz. Das allgemeine Interesse tritt gegen das Privatinteresse vollständig zurück, ohne daß dieses lange fragt, ob seine Handlungsweise mit den allgemeinen Interessen der Gesammtheit sich vereinigen lasse oder nicht."

Diese Aeußerung Morel's wurde durch die Publicationen unserer Actiengesellschaften vollständig bestätigt. Sie regten die hochfliegendsten Hoffnungen an, versprachen die verlockendsten Gewinne und nahmen mit Versicherungen den Mund voll, in welchen der unbefangene und ruhige Beobachter alle Symptome des Actienschwindels en gros zu erkennen vermochte. Wenn nun aber die von den Actiengesellschaften etablirten Geschäfte wirklich so gewinnversprechend waren, als die Prospecte dem Publicum vormalten, dann war absolut kein Grund vorhanden, den Actiengesellschaften das unbeschränkte Recht des Schuldenmachens — und hier sitzt das Hauptprivileg und Hauptübel — zu verleihen. Freilich würden bei

Digitized by Google

dieser Einrichtung keine Noten von Actienbanken existiren, keine Intercalarzinsen (d. h. während der Bauzeit keine Zinsen an das Unternehmercapital, an die Actien) bezahlt, keine Dividende aus den geliehenen Geldern entrichtet, keine Reservefonds aus den gemachten Schulden angelegt, keine voraussichtlich unrentablen Linien gebaut, nicht Millionen verschleudert, noch auch Uebertragungen von der Betriebs- auf die Baurechnung gemacht worden sein. Das aber wäre für die Verwaltungen, welche alsdann die Hieroglyphen-Sammlungen der Geschäfts-Berichte, die falschen Bilanzen und die vier- und mehrfachen Rechnungen hätten abdanken müssen, fatal geworden, weil ja ohne Schulden Alles aus dem Einen Sacke der Actionäre gegangen wäre und diese sich in Folge dessen eher, als es bisher der Fall war, veranlaßt gesehen hätten, die Directionen zur Aufstellung einer einzigen, auch dem Laien verständlichen Rechnung zu nöthigen.

Leider boten nicht blos die schweizerischen Bundes-, sondern auch die kantonalen Gesetze keine Garantie gegen die Ausschreitungen und Uebergriffe der Actiengesellschaften. Der Bundespräsident Munzinger erkannte diesen Mangel, sowie die Schwierigkeiten, demselben abzuhelfen und deswegen befürwortete er in seiner vom 7. April 1851 datirten Botschaft an die Bundesversammlung den Bau der Eisenbahnen durch den Staat; denn es seien die vorsichtigsten Concessionen nicht im Stande, den drohenden Uebelständen zu begegnen. Er theilt die Ansicht Stephenson's und die Besorgnisse Morel's, welcher glaubte, daß die Actiengesellschaften schließlich doch nur die gutrentirenden Linien ausführten und für die übrigen die Unterstützung des Staates und der Gemeinden in Anspruch nehmen würden.

In dieser Unterstützung erblickte Bundesrath Munzinger mit Recht ein weiteres Hauptübel der Actienbahnen. Wenn diese blos die bürgerliche Gesellschaft, die einzelnen Individuen, in die Speculation hereingezogen hätten, so würden sie mit ihrem Latein viel eher an's Ende gekommen sein. Allein durch die

Digitized by Google

Stellung, welche die Leiter der Actienbahnen in der Societät und im Staate einnahmen, gelang es ihnen, auch die organisirte Gesellschaft, die Gemeinden, Kantone und sogar den Bund an ihren Unternehmungen bald direct, bald indirect, durch Steuerbefreiungen, Landschenkungen, Naturalleistungen, andere Vergünstigungen, unverzinsliche Darleihen und Actienzeichnungen zu betheiligen.

Ein solches Verfahren involvirte, von allem Anderen abgesehen, eine große Verletzung der Rechtsgleichheit. Denn wenn die Gemeinwesen aus ihren Cassen Actiengesellschaften unterstützen, so entsteht für jedes Privatunternehmen und für jeden Bürger ein Anrecht auf Staatshilfe, auf die öffentliche Unterstützung. Ja wir behaupten sogar, daß derartige Ansprüche Seitens einzelner Kategorien des arbeitenden Volkes, wie Schustern, Schneidern ꝛc. viel mehr begründet sind als von Actienbahnen. Denn am Ende kann die Schweiz eher ohne Gotthardbahn, ohne National- und Jurabahnen existiren, als ohne Schuster und Schneider. Die gesellschaftliche Nothwendigkeit und Nützlichkeit der letzteren ist zweifellos eine größere als jene der Direktoren gewisser Actiengesellschaften, welche unabläßig dem „Racker Staat" zur Ader lassen.

Herr Stämpfli hat es versäumt, dieses Moment in seiner Broschüre hervorzuheben, obschon gerade er, mehr als manch' Anderer, im Stande ist, aus eigener Erfahrung über jene Krankheitserscheinung zu berichten. Wer aber eine Krankheit heilen will, muß vorerst den Sitz und die Ursachen derselben erkennen. Daß Herr Stämpfli hier sich in Schweigen hüllt, darf wohl als ein Verstoß gegen die Elementarbegriffe der Eisenbahn-Pathologie notirt werden. Als Entschuldigung für Herrn Stämpfli mag übrigens dienen, daß er den Fehler der Vergeßlichkeit mit anderen seiner Nationalraths-Collegen gemein hat. So äußerte sich Herr Alfred Escher in dem von ihm unterzeichneten, vom 1. Mai 1852 datirten Bericht der nationalräthlichen Kommission über die Unterstützung der Actienbahnen durch den Staat in der Form der Uebernahme von Actien oder Zinsengarantie folgendermaßen:

Digitized by Google

„Im Allgemeinen sprechen gegen die Zinsengarantie, überhaupt gegen alle Geldunterstützungen von Seite des Bundes, dieselben Gründe, welche gegen den Staatsbau selbst angeführt werden. Von den Vortheilen, die man von der Staatsunterstützung erwartet, geben wir nur diejenigen für den Rentner und Speculanten zu. Der Capitalist gewinnt hier auf Kosten des Bundes. Wir halten nun eine solche Staatsunterstützung ihrem Principe nach für den Associationsgeist, wie er sich in unserem Schweizervolke entwickelt und in der That, wie in wenigen andern Ländern, Ausgezeichnetes für das Gemeinwesen gewirkt hat, als höchst verderblich, weil denselben in seinem innersten Wesen fälschend. Es fällt hier das Hauptmerkmal der Association, die freie Vereinigung der Kräfte hinweg. Unter solchen Umständen kann aber nicht mehr die Rede sein von Erweckung und Erstarkung des Associationsgeistes, indem dieser nichts Anderes ist, als das Gefühl verbündeter Kraft zur Erreichung des höheren Zieles durch Bestehen der Gefahr und Bewältigung der Hindernisse.

„Bei dem bisherigen Actienwesen in der Schweiz war das Risico das natürliche Gegengewicht gegen Actienschwindelei, welches die kleineren Capitalisten, die Stiftungs- und Vermögensverwaltungen, die Pflegschaften und Waisenämter, kurz alle diejenigen, die sich bisher dem Real- und Hypothekenbesitze der Landwirthschaft und den Gewerben zuwendeten und auf allfällige Gewinnste nicht zu speculiren wagten, — stets abgehalten hat, ihre festen Capitalien flüssig zu machen. Diese würden sofort aus ihrem wohlthätigen und sicheren Wirkungskreise herausgerissen, ihnen würde der Charakter als Erwerbscapital geraubt und dafür derjenige des Nutzungscapitals aufgedrückt. Der Gewinn, welcher früher als Lohn der Arbeit auftrat, würde der Unthätigkeit zugewiesen und es dürfte ein bedenklicher Fortschritt auf der Bahn der einseitigen Bereicherung und der vielseitigen Verarmung gethan werden.

„Gegen die Betheiligung des Bundes sprechen vor Allem

Digitized by Google

auch die Verlegenheiten, in welche die eidgenössischen Behörden geriethen, wenn es sich um die Ausmittelung des Maßes dieser Betheiligung auf die einzelnen Bahnen und um immer wiederkehrende gleiche Begünstigungen bei neuen Eisenbahnunternehmungen handeln würde. Ein schlagendes Beispiel, wohin solche Unterstützungen, einmal angefangen, in einem Bundesstaate führen, bieten die Vereinigten Staaten von Nord-America. Kaum hatte sich hier die Unionsregierung in einem Fall verleiten lassen, das Eisenbahnwesen im Staate Illinois zu unterstützen, so lag bald nachher eine Anzahl Gesuche um ähnliche Unterstützungen vor, welche der Union Schwierigkeiten bereiteten."

Am Schlusse des Berichtes wird der eindringliche Rath, von jeder staatlichen Unterstützung, bestehe sie nun in Zinsengarantie, Actienzeichnung oder Subventionen, vollständig abzusehen, wiederholt. Gleichwohl war Bundesrath Munzinger von seiner Meinung, die Actienbahnen würden aller Bethenerungen ungeachtet die Gemeinwesen und den Bund in ihre Kreise ziehen, nicht abzubringen. Seine Befürchtung, welche durch die Thatsachen nur zu sehr ihre Bestätigung erfahren hat, begleitete er mit den denkwürdigen Worten:

„Das Gemeinwesen betheiligt sich mit großen Summen, zahlt und befiehlt nicht, schafft sich für die Besorgung seiner wichtigsten Interessen eine Macht, einen Staat im Staate, eine zweite Regierung, die nicht nur mit seinen Staatsinteressen in mannigfaltige Collisionen gerathen, sondern auch unter Umständen in politischer Beziehung staatsgefährlich werden kann. Kommt dann die Reue aus financiellen, aus commerciellen, aus militärischen, aus politischen Rücksichten, so müssen künftige Generationen auf lange Jahre hinaus die Mißgriffe ihrer Vorfahren büßen. Das Beispiel anderer Staaten sollte uns eine warnende Lehre sein, in dieses System nicht einzugehen."

Digitized by Google

Und die Mehrheit der Vertreter des schweizerischen Volkes, — kurzsichtige Kantonesen und selbstsüchtige Sackpatrioten — gingen trotzdem auf dieses System ein. Die Geschichte ist eben, wie der Philosoph Hegel sagt, nur dazu da, um Nichts aus ihr zu lernen. Auch die Schweiz hat weder die Beispiele anderer Staaten, noch die Warnungen der Besten des Landes beachtet; nun kommt die Reue. Munzinger ist längst gestorben, seine Worte aber leben wieder neu auf als Anklage gegen seine Widersacher, welche in der Bundesversammlung die Rücksichten für das allgemeine Beste durch die bösen Eingebungen des Egoismus unterdrückt haben — dem Lande und der Republik zum Schaden, wenn nicht zum Verderben!

Wir hoffen zwar, es werde sich bald Alles zum Besseren wenden, wir hoffen auch, weil, um mit Göthe zu reden, Hoffen in allen Dingen besser ist als Verzweifeln. Allein, wie die Dinge unglückseliger Weise liegen, steht zu befürchten, daß es den Gründern und ihren Partisanen in den Regierungen, in den Rathsälen, in der Presse, in der „Wissenschaft" und in den Verwaltungen der Actienbanken gelingen werde, die Fortdauer des alten Schwindels zu ermöglichen. Sahen wir ja vor nicht gar langer Zeit Politiker, welche noch vor Kurzem auf Tod und Leben sich bekämpft haben, sich verbinden und Arm in Arm die „Bauernfängerei" in die Schranken fordern. Diese Bezeichnung ist ein nagelneuer Collectivbegriff, unter dem nach einer gewissen Presse alle diejenigen verstanden werden, welche die Moral wieder in ihre Rechte eingesetzt und die Gesetze gegenüber den Actiengesellschaften und deren Verwaltungen ebenso gehandhabt wissen wollen wie gegenüber dem einfachen Bürger. Uebrigens ist die Agitation, welche vor einem Jahre in den Arbeiterkreisen und in der Bauernsame des Kantons Zürich durch den Landwehrhauptmann Karl Bürkli in Scene gesetzt wurde, und die im Princip gegen die Fortdauer des Actienunwesens gerichtet war, keineswegs spurlos im Sande verlaufen. Sie hatte ja eine tiefe innere Berechtigung; sie war ein Protest aus

Digitized by Google

der gedrückten Menge gegen eine privilegirte Minderheit, ein Nothschrei des beleidigten, sittlichen Gefühles und Rechtsbewußtseins, das man im Volke glücklicher Weise noch nicht gänzlich zu ersticken vermocht hat. Die souveräne Verachtung, die unwürdige Sprache und das abfällige Urtheil, mit welchem die Kundgebung der Arbeiter von „hervorragenden Staatsmännern" und den „ersten volkswirthschaftlichen Autoritäten" tractirt wurde, hat sich bereits zu rächen begonnen; das Zürcher Volk hat die ihm zugemuthete Subvention für die Actiengesellschaft der Gotthardbahn nicht genehmigt. Nun soll der Bund in den Riß treten; die Eidgenossenschaft sei reich genug, um die Kleinigkeit von acht Millionen zu bezahlen. Man appellirt an die Ehre des Volkes und verleugnet das Recht.

Alexis de Tocqueville spricht in seinem berühmten Werke: „Das alte Regime und die Revolution" den merkwürdigen Satz aus: „Demokratische Gesellschaften, die nicht frei sind, können reich, raffinirt, gebildet, ja selbst glänzend und mächtig sein; man kann dort Privattugenden begegnen, guten Familienvätern, ehrlichen Kaufleuten und sehr achtbaren Bauern. Man wird dort selbst gute Christen sehen: das römische Reich wimmelte von ihnen zur Zeit seines äußersten Verfalles. Was man aber in dergleichen Gesellschaften niemals sehen wird, das sind, ich wage es zu sagen, große Bürger und namentlich ein großes Volk, und ich nehme keinen Anstand, zu behaupten, daß dort das gewohnte Niveau der Herzen und Geister unablässig fallen wird, so lange Gleichheit und Willkür zu einander gesellt sind."

Ist denn die demokratische Gesellschaft, in der wir leben, wirklich nicht frei? Doch; steht ja die Freiheit und Gleichheit aller Bürger als Grundrecht in den Verfassungen! Sollten diese Verfassungen weiter nichts als ein Stück Papier sein? Herrscht in That und Wahrheit Willkür? — Allerdings gibt es in einem wirklich freien Staate *keine Privilegien*, denn diese begründen den Despotismus, die Willkür Einzelner.

Digitized by Google

Die Actiengesellschaften besitzen, wie wir schon vorhin gezeigt haben, unbestreitbar Privilegien, vor Allem die Rechte einer handlungsfähigen Person, ohne deren Pflichten. Was ist eine Actiengesellschaft? „Eine Actiengesellschaft", sagt Ludwig Bamberger, „ist ein Capital, welches man einem Director anvertraut. Capital ist Capital, aber die Directoren sind verschieden!" Nehmen wir unsere Actienbahnen! Der Capitalstock, der Sack Geld contrahirte je nach der Beschaffenheit seines Directors mehr oder weniger Schulden; so lange er „Credit" hatte, machte der Director und seine „guten Freunde" einträgliche Geschäfte und wenn es jenem gefiel, ließ er auch für die Actionäre, die eigentlichen Repräsentanten des Geldsackes, einige fette Bissen abfallen. „Und ist All's verthan" — nun dann geht's von vorne an, und wenn's schließlich gar nicht mehr gehen will, so bestellen die Gerichte für den leeren Geldsack einen Massa-Verwalter. Die Gründer, Directoren, Verwaltungsräthe und Actionäre, welche den Geldsack in die Welt gesetzt haben, damit er Schulden auf Schulden häufen konnte, zahlen keinen Centime, und diejenigen, welche den Profit in ihre weiten Taschen gleiten ließen, gründen auf den Trümmern der alten Gesellschaft eine zweite und fangen den Schwindel von Neuem an. Die „Gründer" streichen reiche Gewinnste ein, die Banken vermitteln Anleihen auf Anleihen, verrechnen hohe Zinsen, Provisionen und Cursdifferenzen, zahlen ihren Directoren und Verwaltungsräthen schöne Tantiemen und verschaffen den Großactionären außer fetten Dividenden rechtzeitig Gelegenheit, ihre Papierchens je nachdem loszuschlagen oder solche aufzukaufen und in beiden Fällen die „Leute mit Hausknechtsverstand" zu prellen.

Die von den „befreundeten Credit-Instituten" bedienten Eisenbahn-Gesellschaften zahlten eine Zeit lang mit Zuhilfenahme der Gründer-Arithmetik ebenfalls Dividenden, freilich nur aus den gemachten Schulden, aus welchen sie auch die Reserve- und Erneuerungsfonds speisten. Diese wurden statt in sicheren

Digitized by Google

Werthen und statt in Drittmannshand, bei der eigenen Casse angelegt, d. h. in das Unternehmen, in unproductive Bauten, hineingesteckt. In der Bilanz wurden als Deckung Cursverluste und andere Löcher in der Tasche unter die Rubrik „Activen" eingestellt. Von Abschreibungen auf den Betriebsmitteln war natürlich niemals die Rede und, da trotzdem die Reineinnahme nicht hinreichte, um die Schuldenzinse und Dividenden bezahlen zu können, so wurden der Betriebsrechnung die Zinsen von den auf den Bau unrentabler Linien verwendeten Summen, mit anderen Worten Zinsen von unproductiv angelegten, also verlorenen Capitalien gutgeschrieben und außerdem mußte die Baurechnung eine beliebige Menge Deserteurs aus der Betriebsrechnung aufnehmen. Mit Hülfe dieser falschen Rechnungen, künstlicher Zahlengruppirungen, gefärbter Geschäftsberichte, glänzender Prospecte und verlogener Zeitungsreclamen gelang es wiederholt, Actien oder Obligationen an den Mann zu bringen, und wird es auch ferner gelingen, die lüderliche Wirthschaft, unbelästigt von Polizei und Justiz, bis an ihr seliges Ende fortzusetzen. Dieses Ende wird aber ein Ende mit Schrecken sein.

Herr Stämpfli sieht die Katastrophe kommen und darum will er, daß der Staat in's Mittel trete und den Rückkauf der Bahnen betreibe. Freilich soll dieser erst stattfinden, wenn der Bund sich in dem Betriebe der Bahnen versucht und eingeschult hat. Der wahre Grund, weßhalb Herr Stämpfli dieses Uebergangsstadium in Aussicht nimmt, suchen wir darin, daß Niemand und nicht einmal der Motionssteller, der doch in der Arithmetik der Actiengesellschaften einen practischen Cursus genommen hat, sich in der Lage befindet, auf Grund der Rechnungsausweise unserer Bahnen die Rentabilität und den Werth derselben auch nur annähernd zu bestimmen. Aus der gleichen Ursache ist es ebenfalls nicht am Platze, auf der Basis der Betriebsergebnisse unserer Bahnen Vergleichungen dieser mit solid verwalteten Bahncomplexen des Auslandes anzustellen, wie dies z. B. Herr Ständerath Olivier Zschokke in seiner Broschüre

Digitized by Google

„Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen unter Leitung des Bundes" in der Absicht versucht hat, die Vortheile des Rückkaufes zu erhärten. Auch Herr Stämpfli gibt sich Mühe, diese Vortheile recht hervortreten zu lassen. Allein er übersieht, daß das zu erwerbende Netz nicht blos des einheitlichen Planes der Anlage ermangelt, sondern daß die Zerstückelung des Netzes, die überflüssigen Linien, die große Zahl von Verbindungspunkten mit unbedeutenden Bahnen, die Verrenkungen des Bahnkörpers zu Gunsten localer oder privater Interessen u. s. w. für den Betrieb auch nach der Centralisation desselben sehr zeitraubend und kostspielig bleiben und die berechneten Vortheile erheblich vermindern. Ueberhaupt ist noch gar nicht ausgemacht, daß der Staat als Industrieller den Betrieb vortheilhafter besorgt als eine Privatgesellschaft. Es hängt eben in beiden Fällen die Prosperität eines Unternehmens zu einem nicht geringen Theile von der Beschaffenheit der leitenden Personen ab. In dieser Beziehung liegen gerade in Bern Vergleiche so nahe, daß wir Herrn Stämpfli die Namhaftmachung derselben wohl ersparen dürfen.

Bei dem Streite, ob Staats- oder Privatbahnen, dreht sich in der Regel Alles um die Frage, wer billiger administrirt, der Staat oder Privatgesellschaften? Für uns ist dieses Moment nicht allein entscheidend. Denn für die Allgemeinheit handelt es sich in erster Linie um die Beseitigung des gemeinschädlichen Actienschwindels, welcher gegenüber die paar Procent etwaiger Mehrkosten der staatlichen Verwaltung nicht in Betracht fallen. In zweiter Linie darf es einer um das Wohl des Landes besorgten Regierung nicht gleichgültig sein, in wessen Hände sich die einzelnen Unternehmungen und die Bahnhofanlagen der Grenzstationen befinden. Im Falle eines Krieges kann es unter Umständen von Bedeutung sein, daß die Bahnhöfe in Genf, Pontarlier, Basel und Schaffhausen ganz oder theilweise ausländischen Bahnen gehören und daß die wichtigsten Linien, wie die der Nordost- und Westbahnen, unter französischer

Digitized by Google

Direction stehen, von den Beziehungen des Deutschen Reiches und Italiens zur Gotthardbahn nicht zu reden. Die langjährigen Bemühungen des Großherzogthums Baden, das schweizerische Gebiet des Bahnhofareals in Konstanz als Eigenthum zu erwerben, sollten doch deutlich zeigen, welch' hoher Werth anderwärts auf die unumschränkte Herrschaft in den Anschlußbahnhöfen nicht blos vom betriebstechnischen, sondern auch vom politischen und militärischen Standpunkte gelegt wird. Gerade in letzterer Richtung darf nicht unerwähnt bleiben, daß die Verschiedenheit der Betriebseinrichtungen und die Unbekanntschaft des Fahrpersonals mit den Linien der übrigen Gesellschaften im Falle eines Krieges die heilloseste Verwirrung erzeugen können, welcher in der That nur durch eine rechtzeitige Centralisation des Betriebes der wichtigsten durchgehenden Linien vorgebeugt werden kann.

Von den übrigen Vortheilen, welche der Betrieb in der Hand des Bundes im Gefolge haben werde, als: Verminderung der Kosten für allgemeine Verwaltung, Beseitigung der unnatürlichen Schreibereien und Verrechnungen, Vereinfachung der Manipulationen des Zoll-, Telegraphen- und Postdienstes u. dgl., versprechen wir uns etwas Erkleckliches, wenn auch nicht so viel, als Herr Stämpfli. Die Complicirtheit des Eisenbahngeschäftes bleibt trotz aller Vereinfachungen in der Abwicklung des äußeren und inneren Dienstes noch immer eine große und die Schwerfälligkeit des Verwaltungsmechanismus wird sicherlich nicht vermindert, wenn die Organisation nicht eine ganz sachgemäße ist und von dem Ballast bureaukratischer Allgewalt der Centralstelle verschont bleibt. Machte man ja den Bayerischen Staatsbahnen schon lange, bevor sie noch das große Netz der Ostbahnen sich angliederten, den Vorwurf, daß deren Verwaltung beim besten Willen nicht mehr im Stande sei, ihre Aufgabe nach Maßgabe der Anforderungen, die an ein industrielles Geschäft von solchem Umfange gestellt werden, zu erfüllen. Freilich hat das schweizerische Eisenbahnnetz, soweit es

Digitized by Google

bei der Centralisation in Betracht fällt, lange nicht die Ausdehnung wie das bayerische. Allein immerhin ist das Experiment, ein Netz von circa 2000 Kilometer nach *denselben* Grundsätzen durch *eine* Behörde leiten zu wollen, ein so großartiges, daß mit demselben die Erwerbung der Posten und der Betrieb der Telegraphen nicht in Vergleich gestellt werden kann. Das merkantilisch-industrielle Element des Eisenbahnwesens, der ganze Apparat und die Complication des Betriebes, sowie die Menge der Geschäfte und der Beschäftigten erheben das Eisenbahnwesen weit über Post und Telegraph. Es wird sich denn auch nach der Durchführung der Centralisation und nach *Beseitigung der Widersinnigkeit und Vielköpfigkeit der Administrationen* die Vielheit der Geschäfte nicht in dem erwarteten Umfange vermindern, dennoch werden sich durch vernünftige *Vereinigung der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen* ganz bedeutende Ersparnisse erzielen lassen, namentlich wenn zugleich durch Errichtung von Localdirectionen für eine ersprießliche Entlastung der Centralstelle, kurz und gut für die unbedingt nothwendige *Decentralisation der Gesammtverwaltung* gesorgt wird. Diese ist in der Schweiz schon mit Rücksicht auf die historischen Traditionen, auf die republikanischen Staatsformen, auf die Bodenconfiguration und die Verschiedenheit der Bevölkerung nach Sprache, Gewohnheiten und Bedürfnissen geboten.

Wir könnten die von den Herren Stämpfli und Zschokke in ihren Schriften zu Gunsten eines einheitlichen Betriebes geltend gemachten Argumente noch weiter ergänzen, corrigiren und kritisiren, allein es gilt zunächst, nicht sowohl die Möglichkeit und Zweckmäßigkeit plausibel zu machen, sondern die *Nothwendigkeit der Centralisation* zu beweisen. Wir sind zwar nicht so ausschließlich, um uns über die gewichtigen Gründe, welche gegen die Anhandnahme eines derartigen Werkes sprechen, hinwegzusetzen. Allein wenn wir uns die Lage der schweizerischen Bahnen insgesammt und speciell die der Gotthard-

Digitized by Google

bahn vergegenwärtigen, so müssen wir uns gestehen, daß in Anbetracht der schwierigen Verhältnisse wohl oder übel kein anderer Ausweg bleibt, als daß der Bund die Hand auf die Bahnen legt. Die Zwangslage rechtfertigt in diesem Falle vom Standpunkte der Staatswohlfahrt einen Eingriff in die sogenannten wohlerworbenen Rechte der Actienbahnen.

Allerdings, wenn die Rettung der bestehenden Gesellschaften durch Consolidirung der schwebenden Schulden und durch Ersparnisse in der Verwaltung möglich wäre, so könnte man vielleicht von der vorgeschlagenen Maßregel absehen, vorausgesetzt, daß es mit dem Schuldenmachen ein für allemal sein Bewenden hätte und daß die Ersparnisse nicht am unrechten Orte abgezwackt werden. In letzterer Beziehung gibt aber sogar der letztjährige Geschäftsbericht des Bundesrathes Anhaltspunkte dafür, daß die Verminderung der Ausgaben zum Schaden der den Gläubigern gehörigen Objecte, des Bahnkörpers, der Gebäude und des Betriebsmaterials, sowie auf Kosten der Betriebssicherheit practizirt werde. Die Verwahrlosung des Oberbaues und des Rollmaterials nimmt progressiv zu, da ja die Bahnverwaltungen nicht blos die laufenden Betriebs-Ausgaben oft ganz ungehörig beschneiden, sondern auch in bewußter Weise keine Vorsorge für die in Zukunft nothwendig werdenden Erneuerungen des abgehenden Materials (Schienen, Schwellen, Locomotiven, Wagen, Dampfschiffe ꝛc.) treffen. Denn bei fast allen unseren Bahnen werden die Erneuerungsfonds nicht in Drittmannshand noch in sicheren Werthen angelegt, sondern in das eigene Unternehmen hineingesteckt, wodurch natürlich deren Werth auf Null herabsinkt. Aber selbst dann, wenn diese Sicherstellung der Fonds bestände, so würden sie nicht entfernt ausreichen, um den an sie schon in der nächsten Zeit herantretenden Bedürfnissen zu genügen.

So ist es eine ausgemachte Thatsache daß die Nordostbahn, welche bis zum Jahre 1876 den Erneuerungsfond mit

Digitized by Google

Fr. 3000 per Kilometer dotirt hat, nicht im Stande war, mit dieser Einlage die Kosten der Erneuerung zu decken. Gleichwol hat die Direction für das Jahr 1877 nur mehr Fr. 2000 per Kilometer reservirt, und auch diese Summe nur auf dem Papier; ja sie gedenkt sogar, in den folgenden Jahren eine weitere Reduction vorzunehmn, wenn nicht vorher der Concursrichter eine Revision dieser Ansätze vornimmt.

Im Geschäftsbericht pro 1877 gibt die Nordostbahndirection die Länge der eigenen Linien und Geleise, welche für die Erneuerung in Betracht fällt, auf 392 Kilometer an. In Wahrheit beträgt sie mehr, und zwar laut officiellen, von den Oberingenieuren der Bahn für richtig befundenen Angaben:

Stammnetz	213	Kilometer.
Linksufrige Zürichseebahn	61	„
Oerlikon-Bülach-Dielsdorf	20	„
Winterthur-Coblenz	49	„
Baden-Niederglatt	21	„
Summa . .	364	„
Doppelspur Aarau-Zürich-Winterthur . .	76	„
Hiezu 20% Stationsgeleise	72	„
Totallänge der eigenen Geleise . . .	512	Kilometer.

Für diese 512 Kilometer benöthigt die Nordostbahn nach den bislang gemachten, einen Zeitraum von 20 Jahren umfassenden Erfahrungen als Einlage in den Erneuerungsfond per Jahr und Kilometer:

Digitized by Google

Rubrik.	Gegenstände oder Theile von solchen, die der Auswechslung unterworfen sind.	Betrag per Kilometer.	Mittlere Dauer in Jahren.	Jährliche Einlagen mit Zinseszins bei neuen Linien. einzeln	zusammen	Jährliche Einlagen ohne Zinseszins einzeln	zusammen
Bahnbau.		Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
A. Unterbau.	Eisenconstructionen	5.000	50	25		100	
	Mauerwerk in Tunnels und bei Objecten aller Art, nur soweit als Ersatz nöthig	5.000	50	25		100	
					50		200
B. Oberbau.	Schienen, Schwellen ꝛc. nach Abzug des alten Materials	20.000	15	927		1333	
	Einfriedigungen, Barrieren, Bahn- und Abtheilungszeichen, Telegraphen ꝛc.	4.000	10	318		400	
					1245		1733
C. Stationen, Hochbau.	Hochbauten, mech. Einrichtungen, Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben, Reservoirs, Krahnen, Brückenwaagen	20.000	40	165		500	
					165		500
Betriebsinventar.	Locomotiven 0.22 Stück per Kilometer à Fr. 70.000 nach Abzug von $^1/_{10}$ für altes Material	14.000	15	649		933	
	Personenwagen 1.0 Stück à Fr. 7000 Fr. 7.000						
	Güterwagen 4.5 „ à „ 4000 „ 18.000						
	Fr. 25.000						
	ab Werth des alten Materials . . . . „ 3.000	22.000	25	461		880	
					1110		1813
	Total-Einlage per Kilometer und per Jahr: . .				2579		4246
Dampfschiffe	auf dem Boden- und Zürichsee im Ganzen 22 Stück, Werth im Mittel per Stück	150.000	30	2258		5000	
	Holztheile dauern 7, Kessel 12 Jahre; Hauptreparaturen sind daher alle 7 Jahre nothwendig und erfordern Fr. 50.000—70.000			8000		8000	
	Total-Einlage per Dampfschiff und per Jahr .				10258		13000

Digitized by Google

Diese Zahlen, deren Richtigkeit die Direction der Nordostbahn nicht in Zweifel ziehen wird, sind sprechend. Während der jährliche Bedarf für die Erneuerung, die Dampfschiffe eingerechnet, auf Fr. 5000 per Kilometer sich beziffert, wird die Einlage mit Fr. 3000, resp. mit Fr. 2000 und in Zukunft darunter notirt. Angenommen, die Differenz betrage blos Fr. 2000 per Kilometer, so resultiren für rund 500 Kilometer Betriebslänge Fr. 1.000.000. Diese Summe hätte, wenn sie von den Reineinnahmen in Abzug gebracht worden wäre, schon im Jahre 1876 ein Deficit und damit die Insolvenz der Nordostbahn-Gesellschaft documentirt. Statt dessen aber wurden noch Dividenden an die Actionäre entrichtet.

Bei den übrigen Bahnen sieht es ebenso schlimm, wenn nicht noch schlimmer aus. So legen die Westbahnen Fr. 600 und die Jurabahnen blos Fr. 900 per Kilometer in den Erneuerungsfond. Wollten sie diesen nach Gebühr dotiren, so würde eben der Bankerott nicht mehr länger zu verschleiern sein.*) Uebrigens wird dieses Verfahren auf die Dauer nur mehr so lange haltbar sein, als sich die Verwaltungen mit Schuldenmachen behelfen können. Mit dem Tage, da dieses aufhört, — und Alles hat doch einmal ein Ende — wird der Betrug klar werden; sicher aber wird dieser zweite Krach ärger werden als es der erste war.

Um den gerügten Uebelständen zu begegnen, wäre es die Pflicht des Bundesrathes, zuvörderst den Art. 31 des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 in Anwendung zu bringen „und dafür zu sorgen, daß die Eisenbahnverwaltungen die Bahnen und das Bahnmaterial jederzeit in einem die nöthige Sicherheit gewährenden baulichen

*) Eben lesen wir in den Zeitungen, daß die Jurabahnen künftig Fr. 1800 per Kilometer in den Erneuerungsfond legen wollen, weil eine Einlage von Fr. 900 zu niedrig sei. Die Nordostbahn dagegen will statt Fr. 2000 künftig nur mehr Fr. 1200 per Kilometer reserviren. Wer Augen hat zu sehen, der sehe!

Digitized by Google

Zustande erhalten." Für's Zweite sollten die Bundesbehörden der Schuldenwirthschaft der Actienbahnen den Riegel stoßen, überhaupt den Ausschreitungen der Actiengesellschaften durch Erlaß eines strengen und unzweideutigen Gesetzes für die Zukunft vorzubeugen suchen. Wir wollen nicht mehr und nicht weniger, als daß das zur Ausführung komme, was Herr Alfred Escher schon im Jahre 1852 im Nationalrathe angedeutet hat. Der Staat, sagte er, besitze die Mittel, um unberechtigte Uebergriffe zu hindern und zu unterdrücken; dem Actienschwindel und gemeinschädlichen Treiben der sogenannten Eisenbahnkönige könne man durch die Gesetzgebung abhelfen. Die Gelegenheit wird sich bei Berathung von Titel XXI des im Entwurfe vorliegenden Schweizerischen Obligationenrechtes ergeben.

Freilich wird sich gegen die auch in anderen Staaten geplante Reform der Actiengesetzgebung die herrschende Banco- und Plutokratie erheben und den Satz aufstellen, daß der Staat kein Recht habe, die Actiengesellschaften anders zu behandeln als jeden handlungsfähigen Privaten. Mit Nichten! Denn der Staat, dem die juristischen Personen, somit auch die Actiengesellschaften ihr Dasein verdanken, hat das Recht und die Pflicht, gerade diejenigen zu überwachen und zu controliren, welche diese Aufsicht am meisten von Nöthen haben. Denn der Gesetzgeber ertheilt, wie wir schon früher erwähnt haben, keineswegs einer Vereinigung von Personen, sondern einer Association von Capitalantheilen die Befugnisse der handlungsfähigen Person, nämlich die Befugniß, Schulden zu machen und lästige Verträge einzugehen.*) Wir bestreiten nun zwar dem Staate nicht absolut das Recht, juristische Personen zu creiren. Allein aus der Anwendung dieses Rechtes erwächst jedenfalls dem Vater Staat die Pflicht, die Erziehung und Ausbildung seiner Kinder strenge

*) Eine ausführliche Darlegung dieser Materie findet sich in Memmingers „Alpenbahnen und deren Bedeutung für Deutschland und Oesterreich." Kap. VI. Actiengesellschaften und Eisenbahnen. Zürich, Franz Hanke 1878.

Digitized by Google

zu überwachen, was er gegenüber einer einzelnen Kategorie von juristischen Personen, den Stiftungen, auch wirklich thut, indem er zum Mindesten deren Verwaltungen bestellt oder controlirt. In der Theorie hat er sich auch bei den Actiengesellschaften der ihm obliegenden Pflicht niemals ganz entschlagen: er concessionirt die Actienunternehmungen, prüft ferner, ob sie den gesetzlichen Normativbestimmungen entsprechen, und gibt Vorschriften über die Organisation und die Auflösung der Gesellschaft. Dadurch jedoch, daß er den Actiengesellschaften eine Freiheit der Bewegung und der Wirthschaft eingeräumt hat, welche vielfältig nicht einmal den für alle ihre Handlungen und Unterlassungen persönlich verantwortlichen Rechtssubjecten zusteht, hat er das Gesetz und die Controle illusorisch gemacht, sowie direct und indirect verhängnißvolle Fictionen und öffentliche Unwahrheiten sanctionirt und diese der Bevölkerung als Wahrheiten vermitteln helfen. Die Folge war, wie wir gesehen haben, die wirthschaftliche Krisis und eine heillose Corruption. Soll nun diesem, allem Rechte und jeglicher Moral Hohn sprechendem Zustande ein Ende gemacht werden, so kann nicht gewartet werden, bis das Publicum aufgeklärt genug ist, um von der „Actienfreiheit" den richtigen Gebrauch zu machen, sondern das Messer, mit dem die Auswüchse entfernt werden können, muß bald und scharf geschliffen werden. Die bis jetzt erlassenen kantonalen Actien-Gesetze sind allerdings auch Messer, aber von der in unseren legislatorischen Arsenalen nicht gerade seltenen Art, welchen zur Klinge das Heft und zum Hefte die Klinge fehlt. Zu dieser Kategorie gehört auch der Entwurf des schweizerischen Actiengesetzes, wie es uns in Tit. XXI. des Obligationenrechtes vorliegt. Dieser Entwurf, von welchem ein großes Aufheben gemacht wurde, ist wie das einschlägige österreichische Gesetz zum größten Theil eine wörtliche Abschrift der Art. 207—249a des deutschen Handelsgesetzes; einigen wirklichen Verbesserungen halten ebensoviele Verschlechterungen die Waage.

Wer nur eine Ahnung von den Erfahrungen und Experi-

Digitized by Google

menten hat, welche man seit dem Beginne des 17. Jahrhunderts mit Actiengesetzgebungen gemacht hat, muß ein Actiengesetz für einen ebenso wichtigen als schwierigen und folgenschweren Gesetzgebungsact halten. Das deutsche Gesetz, mit einer beispiellosen Hast durch den Reichstag gepeitscht, wurde gleichsam zu einer Ueberrumpelung der Nation durch einflußreiche Interessenten. Es ist daher nicht zu verwundern, daß dieses Gesetz keineswegs von einem sorgfältigen Studium der Materie und der Benützung einer reichen Erfahrung zeugt. Gleichwohl wurde im schweizerischen Entwurf dasselbe ohne sichtliche Bedenken copirt und nur an wenigen Orten ein Anlauf zu Verbesserungen genommen.

Demungeachtet sehen verschiedene Juristen den Entwurf des neuen schweizerischen Obligationen-Rechtes, der den Verwaltungen der Actiengesellschaften eine gewisse Haftpflicht gegenüber den Actionären auferlegt, als eine zu weit gehende Neuerung an. Bei der vor einem Jahre in Zürich abgehaltenen Versammlung des schweizerischen Juristenvereins wurden große Reden gehalten und großes Aufhebens von dem Entwurfe über das Actienrecht gemacht. Tant de bruit pour une omelette! Martin Luther hatte wirklich einigermaßen Recht, als er den Juristen das harte Wort zuschleuderte: „Zungendrescher gelten in der Welt für Gelehrte; denn sie können mit ihrem Waschen und Plaudern den Ungelehrten und Pöbel das Maul aufsperrren und eine Nase drehen, mit einem Schein des Rechten.“ — Schein, Nichts als Schein ist der Entwurf des neuen Actienrechtes. Denn, was hier probirt wird, das hat man anderwärts längst schon als Illusion erkannt. Die englische Gesetzgebung ist viel weiter gegangen, sie hat sogar eine Zeit lang die Actionäre für alle Schulden der Gesellschaft solidarisch verbindlich erklärt und obendrein die civilrechtlichen Bestimmungen mit einem Zaun von Strafandrohungen umgeben. Und alle diese Vorsichtsmaßregeln haben sich als völlig unzureichend erwiesen; die Wölfe brachen immer rudelweise in die Hürden ein und entwischten trotz der aufmerksamen Hirten mit ihrer Beute.

Digitized by Google

Die Geschichte des Actienwesens zeigt zur Evidenz, daß Gesetze, wie das im Entwurf vorliegende schweizerische Actienrecht, nur historischen, respective Maculaturwerth besitzen. Will man denn gar nicht sehen und ist der Localgeist, von welchem schon Stephenson klagte, daß er unfähig mache, den Blick über die Grenzen des Kantons aufzuheben und die Frage vom Standpunkte des Interesses der Eidgenossenschaft zu erörtern, ist dieser Localgeist wirklich heute noch im Stande, das Interesse einer kleinen Minderheit über das Wohl des Ganzen zu stellen? Soll der Vorwurf, der gegen die Schweizer erhoben wird, daß ihnen trotz der großen practischen Befähigung der Einzelnen jeder volkswirthschaftliche Instinct abgehe, wirklich eine neue Begründung erhalten? Es ist übergenug Schaden erlitten worden; — macht trotzdem dieser Schaden noch nicht klug und sieht man nicht ein, daß die Wiederherstellung des „Credits" unserer Actienbahnen gleichbedeutend ist mit einer Wiederbelebung des alten Schwindels?!

Auch die im vorliegenden Entwurfe niedergelegten Bilanzgrundsätze sind ebenfalls dem deutschen Handelsgesetze entlehnt, darunter die Bestimmung, daß Grundcapital und Reservefonds unter die Passiven aufzunehmen seien und daß die Differenz zwischen den Activen und Passiven den Gewinn oder Verlust vorstelle. Diese Art legislatorischer Copiatur wird die ungeheure Heiterkeit jedes Handlungslehrlings erregen; es hätte nur noch gefehlt zu sagen: „Mobilien, Immobilien, Werthschriften und Guthaben haben unter den Activen zu figuriren". Statt der gedachten Bestimmungen wäre eher das Verbot am Platze: „Die Inventursätze dürfen in keinem Falle die Selbstkosten übersteigen".

Uebrigens haben alle Artikel, welche das Rechnungswesen beschlagen, nur dann einen Werth, wenn eine unabhängige und unbetheiligte, von den Organen des Staates (etwa dem Bundesgerichte) ernannte, aus Sachverständigen zusammengesetzte Prüfungscommission die Bücher, Rechnungen, Protocolle,

Digitized by Google

Verträge, Cassen, die Preisansätze des Inventars, die Abschreibungen ꝛc. revidirt und in unbeschränktestem Maße von der Geschäftsgebahrung und Geschäftslage Kenntniß nimmt. In Frankreich und England besteht bereits eine ähnliche Einrichtung, welche für gute Unternehmungen eine Stütze, für schwindelhafte ein Damoklesschwert, für den geängstigten Actionär aber eine Beruhigung sein wird. Vornehmlich der Mangel an Controle hat in der Schweiz und anderswo gerade bei den großen Actienunternehmungen die gefälschten Bilanzen, die fingirten Vermögen, die unverdienten Dividenden und eine heillose Schuldenwirthschaft ermöglicht. Das Verlangen nach Beseitigung des unnützen Instituts der Verwaltungsräthe erscheint durch die traurigen Erfahrungen, welche mit dieser „Controlbehörde" gemacht worden sind, sicherlich zur Genüge gerechtfertigt. An ihre Stelle tritt die amtlich bestellte Prüfungscommission, deren Ernennung wir, in Anbetracht der Eigenschaft der Actien-Gesellschaften als juristischer Personen, den Organen des Staates vindiciren.

Damit, daß der schweizerische Entwurf eine Verschärfung der civil- und strafrechtlichen Verantwortlichkeit der Gründer, Gesellschaftsorgane ꝛc. vorsieht, wird nur einer überall hervortretenden Forderung Rechnung getragen. Wir finden darin nichts Besonderes, sondern etwas ganz Selbstverständliches. Indessen geben wir uns keiner Täuschung hin: auch die größere Verantwortlichkeit wird die Zahl der fleißigen, tüchtigen und gewissenhaften Verwalter nicht erheblich vermehren. Selbst die strengsten Gesetze können bei leichtsinnigen Menschen niemals das Ehr- und Pflichtgefühl gewissenhafter Verwalter fremden Vermögens ersetzen. Die Betrüger und Diebe könnte selbst ein Drako nicht ausmerzen.

Für das große Uebel des Actienwesens, die übermäßige Ausnützung des Credits und die sträfliche Mißleitung des Capitals, hat auch der schweizerische Entwurf kein Mittel entdeckt. Allerdings wird kein Gesetzgeber der Welt im Stande sein, durch Paragraphen die Individuen zu größerer

Digitized by Google

Selbstprüfung und Vorsicht bei Geldanlagen zu veranlassen; allein er kann der übertriebenen Schuldenmacherei, wodurch das Actienkapital entwerthet und schließlich die Prioritäten und Obligationen von einander aufgezehrt werden, ein Ziel setzen, indem er das Maximum der Belastung durch Schulden und Hypotheken fixirt, die Ausgabe von Obligationen und Prioritäten der Genehmigung der Generalversammlung, der amtlichen Prüfungscommission und den Regierungen vorbehält und die Bezahlung einer Dividende für unstatthaft erklärt, so lange nicht die vorhandenen Schulden amortisirt sind. Nur dadurch wird es möglich, die Gefahren und Mißbräuche des Actienwesens zu vermindern, die speculativen Gründungen zu erschweren, das zerstörte Vertrauen zu erneuern, den Erwerb wieder auf eine solidere Basis zu stellen, die Wiederkehr acuter wirthschaftlicher Krisen möglichst zu hindern, sowie dem Schwindel und der Corruption zu steuern.

Doch, was machen wir Worte und Entwürfe, da es doch sonnenklar ist, daß die „grüne Praxis" der in den Räthen dominirenden Directoren von Actiengesellschaften, ganz gleich, ob von Bahnen oder Banken, niemals unsere „graue Theorie" auch nur für discutirbar erklären wird! Denn mit dem Schuldenmachen stehen und fallen nicht blos unsere Bahnen, sondern auch unsere Banken. Wenn diese blos mit ihrem eigenen Capital, mit den einbezahlten Actienbeträgen, ihr Geschäft betreiben müßten, und es ihnen nicht mehr gestattet wäre, das flottante Capital an sich zu ziehen und Noten auszugeben, die doch im Grunde genommen nichts Anderes sind als unverzinsliche, auf den Inhaber lautende und auf Sicht zahlbare Schuldscheine — dann würden wir alsbald die Musterkarte der durch Baarschaft nur zu einem Drittheil oder auch gar nicht gedeckten Zeddel ledig werden und der Streit um Banknotenmonopol des Staates und Ausbeuterprivilegium der Actienbanken dürfte eine rasche Erledigung finden. Die nächste Folge wäre freilich die Erfüllung einer etwas socialistisch klingenden Forderung: staatliche

Digitized by Google

Organisation des Creditwesens. Doch, Socialismus hin, Socialismus her — mit der Schaffung der durch den Staat garantirten und für den Staat verdienenden Kantonalbanken ist bereits der Anfang zur Verwirklichung jener Idee gemacht; diese werden nach und nach das Creditwesen so vollständig zu beherrschen vermögen, daß von den übrigen Banken eine nach der andern zur Liquidation schreiten wird. Der Erfolg wird natürlich derselbe sein wie bei der von uns vorgeschlagenen Maßregel, nur wird der Ausbeuterei des Publikums durch eine kleine Minderheit von Privilegirten nicht so rasch Abbruch gethan. Wenn wir sonach Angesichts der Zusammensetzung der Räthe die Hoffnung, daß unsere Gedanken über die Reform der Actiengesetzgebung durch den Willen der Gesetzgeber zur That werden, elendiglich zusammenschrumpfen sehen, so müssen wir uns inmitten der Misere mit dem Troste zufrieden geben, daß die Ereignisse mächtiger sein werden als der Wille der Einzelnen. Die Nationalbahn wird demnächst unter den Hammer kommen und es ist für uns zweifellos, daß sie bald Genossen finden wird. Ja, es ist sogar der Verdacht geäußert worden, Herr Stämpfli, der doch in seiner Eigenschaft als Präsident der eidgenössischen Bank und als Vertrauensmann der Directionen der National- und Jurabahnen mit dem Stande dieser und anderer Unternehmungen vertraut ist, habe in bestimmter Voraussicht der kommenden Dinge seine neueste Broschüre in die Welt gesetzt. Dafür, daß diese lediglich einer patriotischen Erregung und Eingebung ihre Entstehung verdanke, sind wenigstens bis dato noch keine Stimmen laut geworden. Doch wir lassen dies dahingestellt und wollen lediglich die Chancen des Concurses der Actienbahnen in Erwägung ziehen.

Uns dünkt der Concurs nicht der schrecklichste der Schrecken zu sein. Die Actien der meisten schweizerischen Eisenbahnen haben, wenn sie auch noch mit 5 oder 10 Prozent Curswerth von den Börsenmaklern notirt werden, schon lange einen wirklichen Werth nicht mehr. Ueberdies befinden sich die meisten Actien, weil sie

Digitized by Google

eben blos ein ordinäres Spielpapier geworden sind, in den Händen von Speculanten, für welche wir keine Regung des Mitleids kennen. Außerdem ist wohl die Hoffnung vergeblich, daß die Actien je wieder einen wirklichen Werth erhalten. Durch das fortgesetzte Schuldenmachen werden aber auch die Obligationen mehr und mehr entwerthet; dies gilt namentlich für Obligationen, zu deren Sicherung kein Pfandrecht bestellt worden ist. Gegenwärtig stehen die Obligationen so niedrig im Curse, daß im Falle des Bankerottes kein allzu großer Verlust sich ergeben kann, zumal wenn die Gläubiger selbst die Bahn erwerben. Eine Ausnahme machen die Transportanstalten, welche kaum die Betriebskosten herausschlagen; allein diese werden, wenn es ihnen auch noch einige Zeit gelingt, durch neue Anleihen alte Löcher zu verstopfen, noch weniger als jene Bahnen, welche zu den „besser situirten" gehören, durch das Mittel der Schuldenvermehrung sich zu consolidiren vermögen, im Gegentheil immer weitere Kreise in das sichere Verderben ziehen.

Die schweizerischen Eisenbahnherren halten dem Volke das rothe Tuch vor, auf welchem mit großen Lettern geschrieben steht: „Der Concurs ist ein furchtbares Landesunglück." Ein ehrlicher Mann — sagte uns ein alter Lehrer — vermeidet möglichst die Superlative. Wir sind deshab immer auf der Hut, wenn der Mund mit Worten wie „furchtbares Landesunglück" vollgenommen oder von den getreuen Secundanten der Gründeroberstien die Mahnung verübt wird: „Wir werden die Schadensfolgen mit etwelcher Resignation tragen und austheilen müssen."

Die Capitalentwerthung auf den schweizerischen Eisenbahnen beträgt heute ungefähr 450 Millionen Francs. Auf die Bevölkerung vertheilt ergibt sich auf 1 Million Einwohner 180 Millionen Capitalverlust, während bei den 5 Milliarden, die Frankreich an Deutschland als Kriegsentschädigung zahlen mußte, auf eine Million Franzosen nur 140 Millionen Capitalverlust kamen. Nach der Lehre der „volkswirthschaftlichen Autoritäten" und „hervorragenden Staatsmänner" in der Schweiz wird

Digitized by Google

jene Capitalentwerthung dadurch vermindert, daß fortwährend neue Schulden zu den exorbitantesten Bedingungen contrahirt und die in aller Herren Länder zusammengebettelten Anleihen zum Baue unrentabler Linien verwendet werden. Wenn sich dann nach einiger Zeit herausstellen wird, daß die Capitalsentwerthung wieder einen Schritt vorwärts gethan hat, und daß die „volkswirthschaftlichen Autoritäten" und „hervorragenden Staatsmänner" auf dem nationalöconomischen Gebiete Resultate erzielen, welche kaum mit verlorenen Kriegen verglichen werden können — so haben doch die Directoren, Verwaltungsräthe, Hofbuchdrucker und Creditanstalten ein artiges Geschäft gemacht und das Nationalvermögen — so nennen sie ihre Hosentaschen — auf splendide Weise bedacht. „Zeit gewonnen, Vieles gewonnen", sagen jene Herren und darum bieten sie Alles auf, um den Concurs zu vermeiden. Herrschen ist bekanntlich schön, aber der Concurs ist auch gleichbedeutend mit dem Verluste der politischen Macht und deshalb wäre er ein „furchtbares Landesunglück." Doch aufgeschoben ist nicht aufgehoben: freilich werden dann die letzten Dinge ärger sein als die ersten. Quidquid delirant reges, plectuntur Achivi.

Doch setzen wir selbst den Fall, das Sprüchwort „wer einmal lügt ꝛc." sei kein Wahrwort, die Versicherungen der Eisenbahnmatadoren hätten auf Glaubwürdigkeit vollen Anspruch und das Volk werde, aller früheren Versprechungen vergessend und den Grundsatz der Rechtsgleichheit mißachtend, an eine Actiengesellschaft, wie die Gotthardbahn, eine Schenkung von 8 Millionen*) votiren, gesetzt ferner, es sei möglich, ohne weitere Inanspruchnahme des Staatssäckels die Bahn auszubauen, wer wird dann eintreten, wenn sie statt des berechneten Ueberschusses ein Deficit ertragen wird? Nach den bestehenden, mit Deutschland und

*) Wir sagen ausdrücklich 8 Millionen, da die $1^1/_2$ Millionen, welche die Bundeskasse der Central- und Nordostbahn vorzuschießen gedenkt, aller Wahrscheinlichkeit ebenso wenig einzubringen sein werden wie die Million, welche seiner Zeit an den Jura industriel ausgeliehen worden ist.

Digitized by Google

Italien abgeschlossenen Verträgen wird die Eidgenossenschaft dafür einzustehen haben, daß die Bahn nicht blos betrieben, sondern daß sie nach dem von der internationalen Conferenz festgesetzten Programm betrieben wird. Für das resultirende Betriebsdeficit wird die Actiengesellschaft, falls sie nicht schon vorher zusammenbricht, voraussichtlich nicht aufzukommen vermögen und die Eidgenossenschaft in die Lücke zu treten gezwungen sein. „Der Bien muß!"

Herr Oberingenieur Thommen in Wien, wohl einer der bedeutendsten Männer, welche die Schweiz hervorgebracht, hat in einer Broschüre*) die Unwahrscheinlichkeit der Voranschläge, welche die sogenannten commerciellen Experten der Gotthardbahn aufgestellt haben, überzeugend dargethan und auf die Erfahrungen bei der Brennerbahn, deren Erbauer er ist, hingewiesen. Diese hat es nach zehnjährigem Betriebe zu einer Brutto-Einnahme von Fr. 36,000 per Kilometer gebracht und trotzdem war sie nicht im Stande, das ca. 80 Millionen Franken betragende Anlagecapital zu verzinsen. Angenommen, die Gotthardbahn werde eine größere Einnahme erzielen, was mindestens noch zweifelhaft ist, so darf anderseits nicht übersehen werden, daß sie unter viel ungünstigeren Betriebsverhältnissen als die Tyroler Bahn arbeiten muß. Wir glauben demnach als sicher annehmen zu dürfen, daß die Gotthardbahn wenigstens in den ersten fünf Jahren an Deficits laboriren werde, deren Höhe beim Brenner heute noch jährlich mehrere Millionen beziffert.

Außerdem droht der Gotthardbahn ein schlimmer Concurrent zu erstehen. Durch den Ausbau der türkischen Bahnen, welchen Oesterreich als Besitzer von Bosnien und Serbien in's Werk zu setzen gewillt ist, wird der Verkehr über Genua und den Gotthard einerseits, über Triest, Venedig und den Brenner anderseits eine beträchtliche Einbuße erleiden. Um nun den Schaden, der durch die directe Verbindung der Levante, resp.

*) A. Thommen, die Gotthardbahn, 1877.

Digitized by Google

des ägäischen Meeres mit der Donau (mittelst der Linie Salonichi-Novi-Wien) den Eisenbahnen im Westen der habsburgischen Monarchie voraussichtlich erwachsen wird, auszugleichen und zugleich den Handelsverkehr mit dem Rhein, der Schweiz und Frankreich über das eigene Gebiet zu leiten, wird neuerdings das Project der Arlbergbahn (Innsbruck-Bludenz-Rorschach) mit Eifer ventilirt. Diese Route würde Havre, Paris und den Oberrhein in gerader Richtung mit Ungarn und der Türkei verbinden und somit der Gotthardbahn nicht minder wie den süddeutschen und oberitalienischen Bahnen Eintrag thun. Bereits ist eine Anzahl von Ingenieuren damit beschäftigt, eine rationelle Trace für die Arlbergbahn festzustellen, und man glaubt, diese Linie gleichzeitig mit der Gotthardbahn in Betrieb setzen zu können. Die Verwirklichung dieses von den competenten Kreisen in Oesterreich, vorab vom Ministerium und dem Kaiser selbst bestimmt in Aussicht genommenen Projectes wird für die Schweiz und die Gotthardbahn von nicht zu unterschätzenden Folgen begleitet sein. Zu gleicher Zeit wird in Bayern und Tyrol für die Erbauung der Fernbahn*) — directe Linie Innsbruck-Kempten via Fernpaß — agitirt, da man dort anfängt, die Wichtigkeit der nach dem goldenen Horn auszuführenden Schienenwege zu erkennen.

Auf jeden Fall wird der levantinische Handelszug, nach Eröffnung der Eisenbahn Novi-Salonichi, beziehungsweise des Theilstückes Banjaluka-Mitrowicza, einen anderen Weg einschlagen und Oesterreich die Vermittlung des Welthandels zwischen Asien und dem Abendlande übernehmen. Diese unausbleibliche Revolution im Gebiete des Verkehrswesens ist in der Schweiz bislang fast gar nicht in Rechnung gezogen

*) Eine ausführliche Darstellung der Fernbahn in technischer, commercieller und volkswirthschaftlicher Beziehung findet sich in Memminger's „Alpenbahnen" Kapitel IV u. V nebst Karten und Plänen; Verlag von Franz Hanke in Zürich, 1878. Auch im deutschen Reichstage wurde bei Gelegenheit der Gotthardbahn-Debatte auf die Bedeutung der Fernbahn in einläßlichen Voten aufmerksam gemacht.

Digitized by Google

worden. Von den Wenigen, die nach vorwärts zu schauen sich gewöhnt haben, nennen wir den viel verhöhnten und nicht im mindesten gewürdigten Herrn Dr. Joos von Schaffhausen, der schon vor Jahren auf den Niedergang unserer Industrie, auf die stetige Vermehrung der Bevölkerung, auf die Unmöglichkeit, derselben eine dauernde, halbwegs menschenwürdige Existenz zu sichern, sowie auf die Nothwendigkeit der staatlichen Organisation der Auswanderung hingewiesen hat. Das Ziel der Auswanderung wird sich, nach Herstellung geordneterer Verhältnisse auf der Balkanhalbinsel, von Westen nach Osten wenden, namentlich wenn die Länder südlich der Donau durch eine directe Eisenbahnlinie den europäischen Industrie-Centren näher gerückt sein werden. Wir für unseren Theil legen dieser im Vorbeigehen berührten Frage vom kosmopolitischen sowohl als vom speciell schweizerischen Standpunkte aus eine viel größere Wichtigkeit bei, als der Gotthardbahnfrage, obwohl auch diese namentlich mit Rücksicht auf die zwischen der Schweiz, Deutschland und Italien bestehenden Vertragsverhältnisse unleugbar einen internationalen Charakter an sich trägt.

Herr Stämpfli hat es unterlassen, dieses Capitel vom „trojanischen Pferd" einläßlicher zu behandeln. Er wollte es wahrscheinlich vermeiden, durch Berührung der heiklen Angelegenheit im vorneherein die immer noch mächtigen „Gotthardianer" gegen sein Project einzunehmen. Wir dagegen haben uns, weil unabhängig von Rücksichten auf Stellung u. s. w., um so weniger vor der Unpopularität zu scheuen, da wir ja niemals die Gründer und Börsianer umworben haben und da wir ferner wissen, daß die Mehrheit des schweizerischen Volkes jede Solidarität mit den Machenschaften der Gotthardmänner perhorrescirt. Sollte das Volk gleichwohl die ihm zugedachte Subvention bewilligen, ohne zugleich die Gotthardbahn ihres Characters als Actienunternehmen zu entkleiden, so wird es später in den saueren Apfel beißen und für die Betriebsausfälle aufkommen müssen. Aus diesem Grunde sollte schon jetzt die Frage geprüft werden,

Digitized by Google

wann und wie die Centralisation zunächst der größeren Bahnen durchzuführen ist, ohne den Bund mit einem anderen financiellen Risico als jenem, welches der Bau und Betrieb der Gotthardbahn nach sich zieht, zu belasten. Auf diese Weise könnte der Bund mit dem Gewinne, den die Anschlußlinien an die Gotthard- und Arlbergbahn aus diesen ziehen, das Deficit der Gotthardbahn decken. Wenn zugewartet wird, bis die Nordost-, Central- und Vereinigten Schweizerbahnen wieder in eine bessere Lage versetzt werden, dann werden diese den Profit ruhig in die Tasche stecken und dem Volke die Bezahlung des Gotthard-Deficits überlassen. Jetzt hat der Bund das Heft in den Händen; es braucht Nichts mehr als eine strenge Handhabung der Controle, um die einst übermüthigen Gesellschaften mürbe zu machen und ihnen die Concessionen aufzunöthigen, welche deren Uebergang an den Bund dem Volke genehmer machen.

So und nicht anders stehen die Sachen und wer nicht hören will, der wird fühlen müssen. Man mag sich gegen den Staatsbetrieb sträuben, wie man will, — er ist, wie nun einmal die Dinge unglücklicher Weise liegen, vom politischen, militärischen, staats- und volkswirthschaftlichen Standpunkte wohl das einzige Mittel, dem gemeinschädlichen Treiben der Eisenbahnmatadoren und ihrer Helfer und Hehler ein Ende zu machen und für die Zukunft des Landes in den verschiedensten Richtungen Sorge zu tragen. Freilich soll der Bund auf derartige financielle Experimente, wie sie Herr Stämpfli vorschlägt, nicht eingehen. Für die Gläubiger der ohnehin meist insolventen Bahnen thut der Bund gerade genug, wenn er die Krisis beschwört, die Rückkehr solider Zustände ermöglicht, den Betrieb der Bahnen auf Rechnung der Gläubiger so billig als möglich weiterführt und den nach Deckung der Betriebsausgaben und nach Abzug der Einlagen in den Erneuerungsfond sich ergebenden Ueberschuß an die Obligationäre vertheilt. Der Modus für diese Repartition

Digitized by Google

könnte erst nach Abschätzung des Betriebsmaterials, nach Taxirung des Bestandes des Bahnkörpers, des Oberbaues, der Gebäude ꝛc., sowie nach der Distribution der Verkehre auf die Netze der einzelnen Gesellschaften und der daraus erzielten Einnahmen gefunden werden. Auf jeden Fall aber könnten die Gläubiger die Vertretung ihrer Interessen mit größerer Sicherheit dem Bunde und dessen Organen als den bisherigen Directoren und Verwaltungsräthen anvertrauen.

Erst dann, wenn nach zehnjährigem Betriebe der Werth der einzelnen Linien sich genauer fixiren läßt — gegenwärtig ist dies bei der Natur der unzuverläßigen Rechnungsmethode der Actienbahnen absolut unmöglich — wird auf den Rückkauf einzutreten sein, unsertwegen auf Grundlage der von Herrn Stämpfli gemachten Proposition des fünfundzwanzigfachen Betrages des durchschnittlichen Reinergebnisses. Die Bezahlung würde nicht in Baar, sondern in eidgenössischen, innerhalb 25 Jahren rückzahlbaren Rententiteln erfolgen. Der Zinsfuß derselben richtete sich nach dem Range, in welchen die Gläubiger und die Actionäre bei Uebernahme des Betriebes durch den Bund eingereiht würden. Nach diesen Rangstufen fände auch die Vertheilung des jährlichen Reingewinnes statt; wer innerhalb der zehn Jahre leer ausgeht, dessen Ansprüche werden als durch Verjährung erloschen betrachtet.

Wir wollen es unterlassen, die für unsere Vorschläge sprechenden Präcedenzfälle aus anderen Ländern anzuführen und die in den umliegenden Reichen theils vollzogene, theils angestrebte Centralisation der Verkehrsanstalten in der Hand des Staates des Näheren auseinanderzusetzen. Was anderwärts möglich war, sollte in der Schweiz wohl nicht unmöglich sein und gewiß würden sich die zur Ausführung der vorgeschlagenen Organisation befähigten Männer finden lassen. Uebrigens gehört nicht viel dazu, daß der Bund besser administrirt als die Actiengesellschaften. Wenn jetzt die eidgenössische Verwaltung in manchen Dingen nicht ist, wie sie sein sollte, so hält sie doch

Digitized by Google

in den meisten Dingen den Vergleich mit den Administrationen anderer Staaten aus. Bei einiger Anstrengung und gutem Willen wird noch Manches zu verbessern möglich sein, zumal wenn man bedenkt, daß die eidgenössische Centralverwaltung kaum ein Menschenalter der Schulung hinter sich hat. Wer eben schwimmen lernen will, muß in's Wasser gehen und sich versuchen. Man gebe dem Bund den Betrieb der Eisenbahnen und es wird sich Vieles zum Besseren wenden. Die Schweiz soll und kann den Beweis antreten, daß das Wort jenes Basler Rathsherrn — „Die Eisenbahnen sind ein Todesurtheil der großen Staaten über die kleinen" — nicht zutreffe. Möge darum ein begabter und energischer Staatsmann den Gedanken erfassen und sich als Devise das spartanische Wort setzen: „Kehr' als Sieger oder kehre nimmer!"

Digitized by Google

Digitized by Google

Inhaltsverzeichniß.

Seite

Das Recept des Herrn Stämpfli (Vorwort) 3
Privat-Bahnbau und Actienunwesen 11
Tyrannei der Actiengesellschaften 15
Monopole in der Hand von Privaten 19
Staatshilfe für Actiengesellschaften 20
Demokratie und Privilegien 25
Gründer-Arithmetik 26
Die Centralisation der Eisenbahnen 28
Liederliche Wirthschaft der Actienbahnen 31
Die Handhabung der Staatsaufsicht 34
Reform der Actiengesetzgebung 35
Der Concurs der Actienbahnen 41
Die Gotthardbahn und der Bundesbetrieb 43
Unausbleibliche Revolution des Verkehrswesens 45
Bundesbetrieb und Rückkauf der Eisenbahnen 47

Digitized by Google

Digitized by Google

strengen Sinne des Wortes, aber er hat sich auf dem Gebiet des Eisenbahnwesens ein so tüchtiges Wissen erworben, daß er mit Fug und Recht Fachmännern gegenüber das Wort führen darf. Er hat dies mit seinen Aufschlüssen über die Nordostbahn-Fäulniß bewiesen und beweist es auch mit dem vorliegenden Buche. Die Abschnitte über die Geschichte der Alpenpässe, die schweizerischen Alpenbahnprojecte, nicht minder das Kapitel über Actiengesellschaften und Eisenbahnen, sind außerordentlich instructiv. Das weitschichtige Material ist wirksam verwerthet, das Urtheil frisch und die Form der Darstellung just die rechte, um gebildete Leser, welche des üblichen Techniker-Jargon's wegen derartige Lectüre zu fliehen angefangen haben, wieder zu gewinnen."

Schwyzer Zeitung: „Die Alpenbahnen von A. Memminger sind ohne Zweifel ein in der Eisenbahuliteratur hervorragendes Werk. Obwohl dasselbe eigentlich nur vom deutschen und österreichischen Standpunkt aus aufgefaßt werden soll, bietet es doch auch für den Schweizer speciell im Hinblick auf das Gotthard-Unternehmen mannigfaches Interesse. Der Zweck des Werkes ist in erster Linie, an der Hand von Berechnungen und Plänen darzustellen, welche enorme Vortheile eine Bahn über den Fernpaß gegenüber einer Arlbergbahn darbietet, welche Projecte den direkten Verkehr der Schweiz mit Ungarn, dem Ausgangspunkt de[illegible] sollen. Ganz besonders lehrreich [illegible] verarbeitete Thema über Eisenbah[illegible] reichlich Gelegenheit zu lernen, wi[illegible] dem Eisenbahnrath bewahren will.

NOV 26 1888

Europa Nr. 12: „Bei der großen [illegible] bahnen, darf obige Schrift als ein[illegible] von Seiten der Fachkreise, der Re[illegible] verdient. Sie ist übrigens in einer [illegible] nicht blos der Techniker, sondern [illegible] führungen derselben folgen kann. [illegible] im Hauptblatt das Eingangs-Cap[illegible]

Neue deutsche Alpenzeitung Nr. [illegible] marktes nimmt unstreitig Memmi[illegible] Platz ein. . . . . Es verlohnt sich [illegible]

Hamburger Reform Nr. 105. [illegible] Schrift. Der Verfasser zeigt nich[illegible] bau- und Betriebsverhältnissen, [illegible] richtigen Urtheile über die Wirt[illegible] Geschichte der Eisenbahn-Gründu[illegible] selber wurde, weil er sich als W[illegible] auch nimmt er einen, unter de[illegible] leider immer seltener werdenden [illegible] Niemand, der sich eingehender mi[illegible] Memmingers Buch zu lesen."

Zeitung des Vereins deutscher [illegible] haltesten Eisenbahnbaues ist durc[illegible] eine Reaction eingetreten und die[illegible] worden sei. Der Verfasser ist ant[illegible] und zu theuer gebaut worden; die Herstellung [illegible] welche den eigenthümlichen Bedürfnissen des localen Verkehrs Rechnung tragen, sei unerläßlich. Er hat sich auch schon seit längerer Zeit damit beschäftigt, wie diesem Bedürfniß am zweckmäßigsten abzuhelfen wäre und bildet die vorliegende Schrift einen Beitrag zur Förderung dieses Zweckes. . . . Wir machen die Fachmänner auf das interessante Buch aufmerksam."

Frankfurter Journal Nr. 105. „Der Verfasser tritt, frei von der Leber weg redend, gegen die „Versumpfung" im Eisenbahn-Wesen auf, welche nach der Schablone und in

Digitized by Google

den breit getretenen Geleisen der „Autoren" handelnd und wandelnd, uns mit so viel total verfehlten Unternehmungen beglückt hat. Der Verfasser, durch seine schneidigen Publicationen, betreffend den Ausbau der Schweizerischen Nationalbahn, auch in weiteren Kreisen bekannt und vielfach angegriffen, verwahrt sich gegen die Behauptung, als seien der Eisenbahnen zu viel ausgeführt worden. Nunmehr „den Nachweis zu liefern, daß die Eisenbahn-Technik nicht nur mit dem Gewohnten theuer, sondern auch mit neu Erprobtem billig bauen und doch Gutes leisten kann", dies ist der Zweck des vorliegenden Werkes, das in so einfacher, leicht zu verstehender Sprache geschrieben ist, daß auch jeder Nicht-Techniker aus dessen Lectüre sich zu belehren vermag."

Berliner Nationalzeitung Nr. 234. „Der Verfasser fällt über den Eisenbahnbau ein sehr hartes, aber leider oft gerechtes Urtheil. Wir müssen anerkennen, daß sein Urtheil begründet erscheint, besonders wenn er sich gegen die „Schablonen-Dogmatiker" wendet, die in der That nicht allein in der Schweiz, sondern auch anderswo viel verschuldet haben. Wir können dem Verfasser hier nicht in allen Richtungen folgen, erkennen aber an, daß sein Buch des Wissenswerthen und Interessanten viel enthält und es deshalb sehr beachtenswerth erscheint."

Oesterreichische Verkehrszeitung Nr. 16. „Der Verfasser versteht seinen Stoff in eine Form zu kleiden, welche denselben selbst halbwegs gebildeten Laien verständlich macht. Er streitet wider die Schablone, ausgerüstet mit der Wissenschaft des Jahrhunderts. Mit allen Hilfsmitteln der Geschichte, Geologie, Meteorologie, Volkswirthschaftslehre und Jurisprudenz gewappnet, fordert er die technische Orthodoxie in die Schranken. Er ist kein Fachmann im strengen Sinne des Wortes, allein er hat sich, von der Pike auf dienend, unterstützt durch sein sonstiges universelles Wissen und einen rastlosen Eifer in alle Zweige des Eisenbahnwesens hineingearbeitet, so daß er füglich mit den „Autoritäten" einen Gang wagen darf."

Bote für Tirol Nr. 91. „Die ebenso zeitgemäße als lohnende, ebenso kostspielige als rationelle Frage der Durchziehung der Alpenländer mit Eisenbahnlinien findet in diesem Werke eine wirklich mustergiltige Erörterung. Ein Fachmann, wie der Herr Autor ist, darf wohl auf unsere Beistimmung Anspruch machen, indem er durch eine sowohl höchst anziehende als gründliche und klare Darlegung seiner Vorschläge und Berechnungen die Realisirung derselben wünschenswerth macht."

Oesterreichische Beamtenzeitung Nr. 24. „Diese Broschüre ist geeignet, nicht nur die Aufmerksamkeit der dem Eisenbahnwesen näher stehenden Kreise, sondern auch das Interesse aller Derjenigen zu erwecken, welche ohne spezielles fachmännisches Eindringen in die Details des Gegenstandes, die hohe Bedeutung einer rationellen Entwicklung des Eisenbahnnetzes auf die gesammte wirthschaftliche Lage der Staaten und Völker zu würdigen verstehen."

Weitere Besprechungen sind enthalten in der „Augsburger Allgemeinen Zeitung Nr. 111. — Tiroler Stimmen Nr. 128—131. — Bayerische Handelszeitung Nr. 24. — Neue Frankfurter Presse Nr. 91. — Berliner Tageblatt Nr. 83. — Kemptner Zeitung Nr. 69—75. — Kemptner Tag- und Anzeigeblatt Nr. 71 und 72. — Wiener Sonn- und Montagszeitung Nr. 26 und 27. — Süddeutsche Bank- und Handels-Zeitung — Schwäbischer Merkur Nr. 118. — Weinländer Nr. 24. — Augsburger Abendzeitung Nr. 62. — Frankfurter Zeitung Nr. 60. — Wiener Deutsche Zeitung. — Neue Würzburger Zeitung Nr. 67.

Zürich, Juli 1878.

F. Hanke.